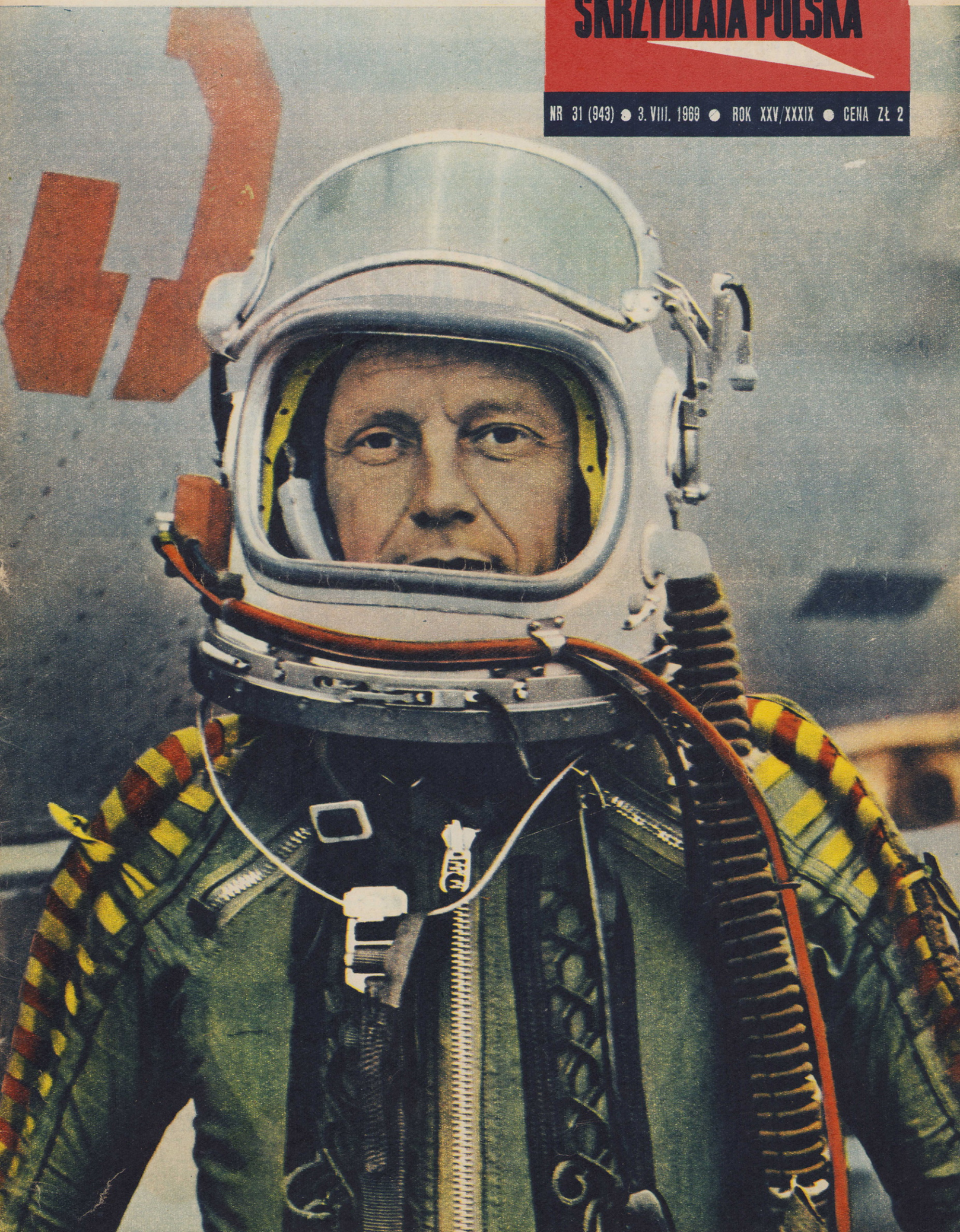
Major pilot I klasy IZYDOR OLSZEWSKI latał na wielu typach samolotów tłokowych i odrzutowych, a ostatnio na wieloczynnościowych bojowych maszynach Su-7. O majorze Olszewskim i innych pilotach naszego lotnictwa wojskowego — patrz artykuły na stronach 4 i 5.
Zdjęcie: J. Tobolski

SKRZYDLATA POLSKA

NR 31 (943) ● 3. VIII. 1969 ● ROK XXV/XXXIX ● CENA ZŁ 2



ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale — FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 6
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aeroklubv); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BAKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 6213 P-6

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

Na trybunie honorowej dostojnicy państwowi i zaproszeni goście.

W dniu 22 lipca 1969 roku, w ćwierć wieku od historycznego dnia, w którym ukazał się na murach pierwszych wyzwolonych miast polskich Lipcowy Manifest, na Placu Defilad w Warszawie odbyła się wielka parada wojskowa i sportowa. Stanowiła ona zasadniczy, krzepiący serca akcent wielkiego święta naszego narodu — 25 rocznicy powstania Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W loży honorowej zajęli miejsca członkowie najwyższych władz partyjnych i państwowych Polski Ludowej, członkowie delegacji państwowych ZSRR, CSRS i NRD przybyłych na uroczystości 25-lecia naszego ludowego państwa, przedstawiciele świata nauki, przywódcy organizacji młodzieżowych i społecznych. Obecni byli także: pierwsza kosmonautka świata Walentyna Tierieszkowa-Nikołajewa oraz kosmonauta płk Borys Wołynow, bawiący z wizytą w naszym kraju.

WARSZAWA 22 LIPCA 1969

W kolumnie pododdziałów rakietowych widzieliśmy rakiety taktyczno-operacyjne na podwoziu kołowym. Ten typ rakiet demonstrowany był na defiladzie po raz pierwszy.
Zdjęcia: St. Iwan (4) i B. Koszewski (1)

ODZNACZENIA PAŃSTWOWE Z OKAZJI 25-LECIA PRL

Z okazji jubileuszu 25-lecia PRL Rada Państwa przyznała wysokie odznaczenia państwowe najbardziej zasłużonym. Między innymi odznaczenia otrzymali:

ORDER SZTANDARU PRACY I KLASY:

WALENTY SZABLEWSKI — wiceminister Komunikacji,
DONAT TARANTOWICZ — wicemnister Komunikacji.

ORDER SZTANDARU II KLASY:

JAN ANTONISZCZAK — wiceprezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL,
TADEUSZ BRONOWSKI — wiceminister Komunikacji,
WŁADYSŁAW FRĄCKOWIAK — sekretarz Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców,
MIECZYSŁAW GRAD — przewodniczący Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców,
JANUSZ HRYNKIEWICZ — minister Przemysłu Maszynowego,

KRZYŻ KOMANDORSKI ORDERU ODRODZENIA POLSKI:

JAN CHYLIŃSKI — wiceminister Przemysłu Maszynowego,
STANISŁAW MROCZEK — wiceminister Komunikacji,
ROMAN PASZKOWSKI — gen. dyw. pil., dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju,
MIECZYSŁAW ZAJFRYD — wiceminister Komunikacji.

KRZYŻ OFICERSKI ODRODZENIA POLSKI:

JAN PLĄSKOWSKI — dyrektor Wydawnictw Komunikacji i Łączności.

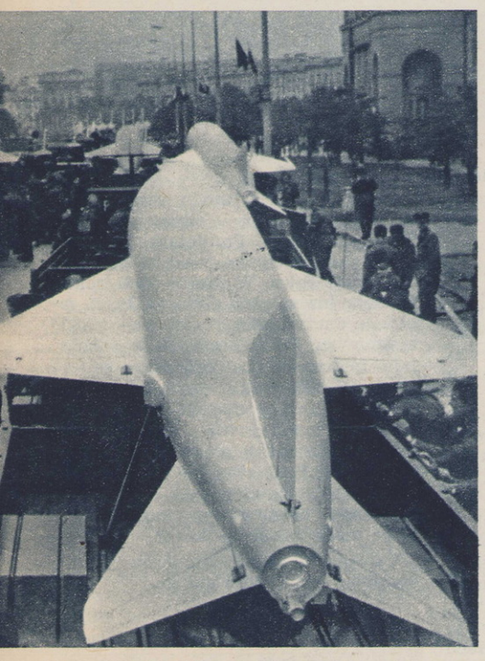
KRZYŻ KAWALERSKI ORDERU ODRODZENIA POLSKI:

MICHAŁ GOSZCZYŃSKI — redaktor w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności.

SREBRNE KRZYŻE ZASŁUGI:

BOGDAN GODLEWSKI — mjr z jednostki Wojsk Lotniczych,
EUGENIUSZ BRODALKA — mjr z Wojsk OPK.

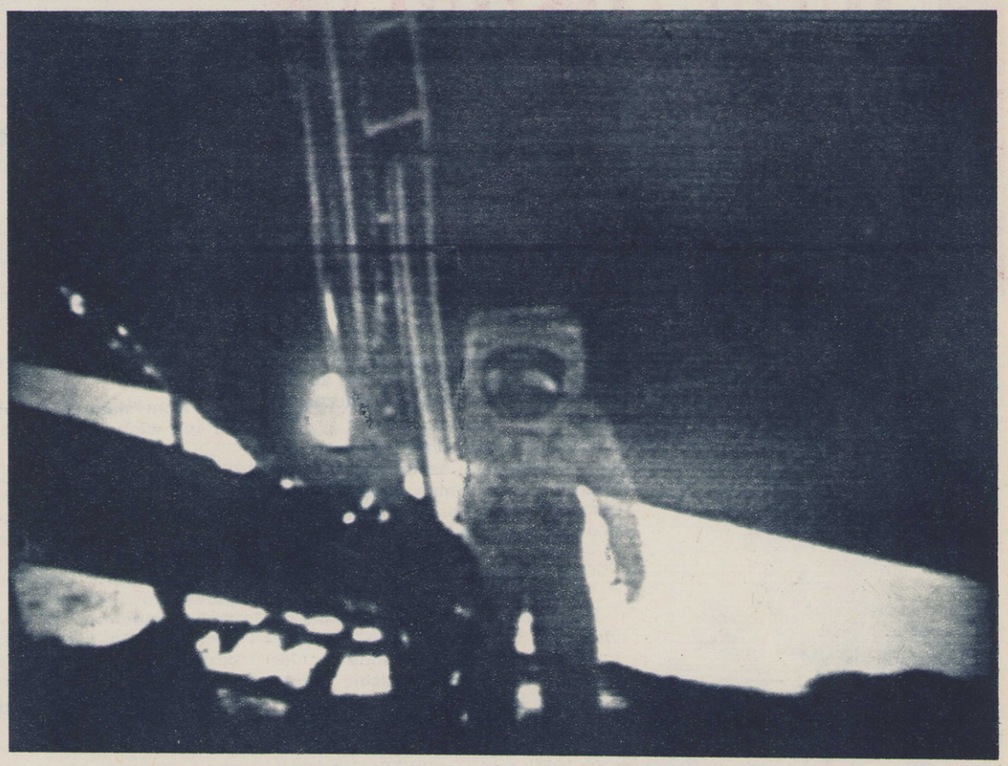
Na czele każdego pododdziału — defilowały sztandary. Maszerują lotnicy.



Jak zwykle, sensację wśród publiczności i podziw wzbudziły potężne cielska rakiet.

Czołówka grupy, reprezentującej Aeroklub PRL. Sportowcy lotniczy prezentowali się doskonale.

LUDZIE NA KSIĘŻYCU



Historyczny moment: człowiek stanął na powierzchni Księżyca. Zdjęcie dokumentalne przesłane na Ziemię drogą telewizyjną.
Zdjęcie: CAF-Photofax

Z największą emocją, ze zdumieniem i nietajonym wzruszeniem 600 milionów ludzi na naszej planecie oglądało na ekranach telewizyjnych lądowanie pierwszych ludzi na Srebrnym Globie. Brak słów w ludzkiej mowie, które w pełni mogłyby oddać wielkość tej chwili.

Stało się. Człowiek, mieszkaniec Ziemi, postawił stopę na pierwszym ciele niebieskim poza Ziemią. 21 lipca 1969 roku, w ósmym roku ery kosmicznej, rozpoczętej 12 kwietnia 1969 roku pionierskim lotem Jurija Gagarina, otworzył się nowy rozdział w dziejach ludzkiej cywilizacji.

Szalone wrażenie wywarł widok Neila Armstronga, ostrożnie, wolno, krok za krokiem schodzącego po drabince pojazdu LM. Nie dziwiliśmy się, że czyni on to z taką ostrożnością: jeszcze nie wiedział, na czym postawi stopę, może się wahał, może się nawet bał. Z ostatniego stopnia drabiny, znajdującego się dość wysoko nad gruntem księżycowym, selenonauta po dłuższej chwili namysłu — zeskoczył. Wyglądał ten skok osobliwie — jak by to było ześlizgnięcie się. Mocno oparł stopy o podłoże. **Był już oto na Księżycu.** Pedantyczni specjaliści z ośrodka w Houston zanotowali, że stopa, którą Armstrong dotknął Księżyca, była stopą lewej nogi. Proszę się nie śmiać — to też fakt historyczny.

Trudno powiedzieć, co najpierw podziwiać w wyczynie trzech astronautów: ich świadome męstwo i poświęcenie, czy nieugiętą konsekwencję i precyzję realizacji programu pobytu na Srebrnym Globie, zimną krew i błyskawiczny refleks w czasie chwil grożących wylądowaniem na krawędzi krateru, świetne wyszkolenie i żelazną kondycję...

„Musi napełniać podziwem męstwo i wytrwałość kosmonautów, którzy śmiało wyszli na spotkanie wielkiej nieznanej" — stwierdził wiceprzewodniczący Akademii Nauk ZSRR prof. A. Winogradow w komentarzu poświęconym pierwszej ekspedycji księżycowej, jaki ukazał się w dzienniku „Prawda". „Jest to wydarzenie, które nie może nie pobudzić wyobraźni" — powiedział w swym komentarzu dla radzieckiej telewizji konstruktor i kosmonauta dr K. Fieoktistow, określając lądowanie pierwszych ludzi na Księżycu jako akt samopotwierdzenia ludzkości i składając im serdeczne życzenia pomyślnego dopełnienia misji oraz szczęśliwego powrotu na Ziemię.

Z najwyższym uznaniem mówili radzieccy fachowcy o pracy konstruktorów, inżynierów i robotników, którzy stworzyli rakietę i pojazd księżycowy. Podkreślili oni znakomite planowanie i organizację pracy przy realizacji programu „Apollo".

Tyle — najwybitniejsze autorytety. A my? Rozumiemy coraz lepiej znaczenie pierwszej ekspedycji ludzi na Srebrny Glob. Zdajemy sobie sprawę, iż człowiek wyprawił się na Księżyc, aby wykonać tam konkretne czynności. Pierwszą z nich, o randze wspaniałego symbolu, stało się zagarnięcie małej grudki gruntu księżycowego. Tym się określił główny cel pionierskiej wyprawy księżycowej „Prawdziwe Waterloo stanowi lot na Księżyc dla wszystkich astronautofobów, którzy dotychczas jeszcze nie dowierzali, że możliwe będą bardziej oddalone od Ziemi loty kosmiczne człowieka" — napisał prezes Polskiego Towarzystwa Astronautycznego prof. Zbigniew Pączkowski, charakteryzując brawurowy wyczyn Armstronga, Aldrina i Collinsa. Celna, dobitna wypowiedź, wyrażająca podziw i szacunek dla ludzkiego geniuszu, wiarę w jego nieograniczone możliwości.

Komendant księżycowej wyprawy Neil Armstrong stanąwszy na Srebrnym Globie powiedział: „Jest to mały krok człowieka, a zarazem wielki krok ludzkości". Szczęśliwi jesteśmy, że widzieliśmy ten pierwszy krok. Wykonał go przedstawiciel ludzkości — homo sapiens, człowiek mądry. Na ten pierwszy krok pracowały — bez przesady — dziesiątki pokoleń przez tysiąca lat. Miejmy nadzieję, że przybycie pierwszych ludzi na Księżyc, że ich fantastyczny wyczyn — będzie początkiem dalszych, jeszcze wspanialszych czynów Człowieka w dziele eksploracji innych ciał niebieskich. (z)

W defiladzie 25-lecia PRL nie mogło wziąć udziału lotnictwo szybkie z powodu złych warunków atmosferycznych. Nasi lotnicy są przygotowani do działań bojowych w każdych warunkach meteorologicznych — o każdej porze dnia i nocy. Efektowne szyki zaprogramowane na defiladę wymagały wysokiej precyzji i zgrania w dużych zespołach przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. Niestety, kapryśna aura uniemożliwiła działanie w szykach tak precyzyjnych, w związku z czym, dla zapewnienia bezpieczeństwa, dowództwo defilady postanowiło powietrzną paradę odwołać, za co przeprasza się wszystkich entuzjastów lotnictwa.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W AKADEMII** Sztabu Generalnego im. gen. Karola Świerczewskiego odbyła się uroczysta promocja absolwentów — XIX z rzędu w historii tej uczelni. Z rąk ministra Obrony Narodowej, gen. broni **Wojciecha Jaruzelskiego**, dyplomy, medale pamiątkowe i nagrody otrzymali absolwenci, którzy z wyróżnieniem ukończyli studia. Wśród nich znaleźli się m. in. kpt. dypl. pil. **Roman Harmoza** i kpt. dypl. pil **Andrzej Salikow.** Dyplom doktorski otrzymał m. in. ppłk dypl. **Czesław Krzemiński.**

★

● **21 LIPCA** odbyły się pierwsze posiedzenia 8 komisji sejmowych, na których wybrano prezydia. Komisja Komunikacji i Łączności wybrała prezydium w składzie: przewodniczący — **Edmund Ujma** (SD), zastępcy przewodniczącego: **Stanisław Ceberek** (ZSL), **Eugeniusz Grochal** (PZPR).

★

● **Z OKAZJI obchodów** 25-lecia PRL przebywała w Polsce delegacja Komsomołu. W jej skład wchodził m. in. Bohater Związku Radzieckiego, kosmonauta płk **Borys Wołynow.**

★

● **19 LIPCA** zainaugurowano oficjalne połączenie lotnicze Warszawy z Bydgoszczą, która jest 9 z kolei miastem wojewódzkim mającym komunikację lotniczą. W uroczystej inauguracji wziął udział wiceminister Komunikacji **Stanisław Mroczek.** Na nowej trasie Warszawa — Bydgoszcz latają samoloty An-24. Kierownikiem oddziału LOT-u w Bydgoszczy jest mgr **Franciszek Gołata.**

★

● **NA LOTNISKU** Okęcie w Warszawie wylądował 19 lipca br. po raz pierwszy specjalny samolot odrzutowy DC-8 towarzystwa „Air Canada". Przywiózł on na swym pokładzie 150-osobową grupę Polonii kanadyjskiej, w większości członków Towarzystwa Polsko-Kanadyjskiego, którzy przybyli do Polski na miesięczny pobyt.

★

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa MON ukazała się książka **Stefana Szczecińskiego** — „Lotnicze silniki tłokowe" (konstrukcja i eksploatacja). Jest ona przeznaczona przede wszystkim dla inżynierów i techników w wojsku i aeroklubach, a także dla studentów wyższych szkół technicznych. Str. 367, cena 36 zł, nakład 1 200 + 280 egz.

★

● **PIERWSZY** w tym roku diament do Złotej Odznaki Szybowcowej zdobył w Aeroklubie Łódzkim 25-letni **Marian Gajda.** Przeleciał on na szybowcu „Mucha-Standard" trasę docelową długości 300 km (do Bielska Białej). (kate)

LOTNICY WZOROWEJ SŁUŻBY

Na krótko przed świętem 25-lecia Polski Ludowej nasz wysłannik spotkał na jednym z lotnisk wojskowych, podczas przygotowań do mającej się odbyć defilady powietrznej, kilku przodujących oficerów i podoficerów naszego lotnictwa i odbył z nimi rozmowy. Relacjonujemy je niniejszym na tych stronach.

PIESZO LATAJĄC

NOTATKI są jeszcze ciepłe. Albo powiedzmy to inaczej: gdybym notował piórem, nie wysechłby jeszcze atrament.

Lotnisko. Błyszczące srebrem w słońcu samoloty. Dwie pary Limów-2 w powietrzu. Maszyny, gdy kładą się w skręcie, pięknie prezentują się na tle cumulusów. Robią krąg. Lądują też parami.

Jaczek-12 czarnym punktem ukazał się nad horyzontem. Z prostej nadleciał nad pas startowy.

— Powraca nasz prowadzący z oblotu trasy defiladowej — informują mnie piloci stojący przy samolotach.

Major pilot I klasy Lucjan Słodowski siedzi teraz przede mną. To on właśnie przyleciał przed chwilą. Za kilka minut będzie miał odprawę z pilotami, którzy latają w jego grupie.

— Dziś po oblocie trasy defiladowej ćwiczyliśmy powietrzną paradę na ziemi. — mjr Słodowski opowiada o swoich zajęciach przed południem. — Uczestniczyli w tym treningu prowadzący poszczególnych ugrupowań defiladowych i ich zastępcy. To, co mamy wykonywać w powietrzu ćwiczyliśmy, biegając po lotnisku. Fachowo mówiąc, odbyliśmy powietrzny trening **„pieszo latając"**.

Mjr Lucjan Słodowski jest prowadzącym figury defiladowej zwanej szachownicą. Ta grupa składa się z 36 samolotów typu Lim-2.

— Program treningów na macierzystym lotnisku skończyliśmy 28 czerwca. — informuje mnie prowadzący. — Szyk ten z punktu widzenia pilotażowego nie jest trudny. Ale gdyby, załóżmy, któryś z pilotów lecących wewnątrz grupy musiał odejść z szyku, ci którzy lecą za nim znaleźliby się w bardzo trudnej sytuacji.

Z ziemi będzie widać naszą grupę, jak prawdziwą szachownicę, gdyż dolna powierzchnia kadłubów i skrzydeł połowy samolotów będzie pomalowana na czerwono...

DWÓCH BRACI MAJORÓW

Major pilot Lucjan Słodowski pochodzi z Miechowa. Jego brat, Jerzy, chodzi także w mundurze. Jest również majorem w służbie kwaterunkowo-budowlanej.

Ojciec dwóch braci majorów był robotnikiem kolejowym. Zmarł w 1936 roku. Ciężar utrzymania rodziny spadł wtedy na barki matki. W domu się nie przelewało. Wybuchła wojna. W czasie okupacji Lucjan zaczął uczęszczać do zawodowej szkoły handlowej, którą ukończył po wyzwoleniu w 1945 roku i wyjechał z Miechowa do Wrocławia. W mieście nad Odrą chodził do gimnazjum elektrycznego i zastanawiał się, jaki ma wybrać zawód. Ostateczną decyzję podjął w 1948 roku, kiedy otrzymał świadectwo maturalne. Zgłosił się jako ochotnik do Dęblińskiej Szkoły Orląt. Dwa lata później — w 1950 roku — był już pilotem. Pozostał w szkole jako instruktor.

— Pierwszy samodzielny lot wykonałem na Ut-2. — major Lucjan Słodowski wspomina swoje pierwsze kroki w chmurach. — To ten sam typ samolotu, na którym nasi piloci w lipcu 1943 roku rozpoczęli szkolenie w Grigoriewskoje. Było to wiosną 1949 roku. Minęło więc tej wiosny od mojego pierwszego samodzielnego wylotu na „Utionce" 20 lat.

Dwadzieścia lat to bardzo wiele w życiu człowieka. A jeszcze więcej w życiu pilota, którego doświadczenie odmierza się liczbą godzin spędzonych w powietrzu za sterami maszyn różnych typów. We dnie i w nocy. W chmurach i w słońcu.

JEDEN Z PIERWSZYCH

Gdy niewielu ludzi w naszym kraju słyszało o samolotach odrzutowych, gdy ta nowa, groźna lotnicza broń otoczona była najgłębszą tajemnicą — major Lucjan Słodowski opanowywał sztukę pilotażu na tych właśnie maszynach. Był w grupie pilotów, którzy w dęblińskiej szkole pierwsi rozpoczęli przeszkolenie na odrzutowcach.

— Było to w 1953 roku. — mój rozmówca powraca myślą do niemal prehistorii lotnictwa odrzutowego w Polsce. — Latališmy na „Agacie". Była to „sparka" Jaka-23. W tym samym roku jesienią wyleciałem samodzielnie na tym właśnie odrzutowcu. A później nieco, już jako instruktor, miałem sam szkolić na tych maszynach pierwsze grupy podchorążych.

— Domyślam się, że obywatel major ma wielu wychowanków?

— Jako instruktor wyszkoliłem bezpośrednio około 20 pilotów. A ilu, gdy zajmowałem kolejne funkcje w szkole, to nie sposób policzyć. Wielu moich podopiecznych ma lecieć w różnych szykach na defiladzie 25-lecia Polski Ludowej. Moi wychowankowie latają na różnych typach samolotów, w tym na „szybkich" i na Su-7. Dziś wszystkich nie poznałbym. Minęło bowiem tyle lat, a wygląd ludzi się zmienia.

Mjr. Lucjan Słodowski jest, jak to się mówi, zapalonym myśliwym. Żałuje, że okolica nie jest bogata w płową i grubą zwierzynę, bo można by kolekcjonować myśliwskie trofea. Zajęcy i kuropatw natomiast jest tu w bród. W wolnych więc chwilach można polować.

W rozmowie powraca temat ugrupowania defiladowego, którego prowadzącym ma być mjr Słodowski.

— Koledzy obserwujący nas z ziemi powiadają, że szachownica wygląda już doskonale — mówi prowadzący.

— To prawda — potwierdzam tę opinię. — Widziałem zdjęcia z ostatnich treningów. Są na honorowym miejscu w fotogazetce w domku startowym.

NIE TYLKO LATAJĄCE TRÓJKĄTY

LEADER powietrznej parady. Samolot AN-12. Czterosilnikowa maszyna otoczona „Iskrami" ma się pojawić pierwsza nad Warszawą w dniu lipcowego święta, w czasie powietrznej defilady na 25-lecie Polski Ludowej.

Dowódcą załogi powietrznego kolosa **jest mjr pil. I klasy Tadeusz Gil.** Rozmawiałem z nim na zgrupowaniu defiladowym. Z majorem Tadeuszem Gilem nie było to moje pierwsze spotkanie, ani pierwsza rozmowa. W lotnictwie jest już od dawna. W tym roku mjr Gil będzie obchodził piękny jubileusz 20 lat w służbie polskich skrzydeł.

— Jestem w lotnictwie od 5 października 1949 roku — mówi leader defilady. — Powołano mnie najpierw do marynarki. Nie zostałem marynarzem, bo skierowano mnie do lotnictwa morskiego. To było prawie dwadzieścia lat temu. Po roku, dokładnie 10 października 1950 roku, przekroczyłem bramę dęblińskiej Szkoły Orląt.

— A kiedy była promocja?

— W tamtych latach szkoliliśmy się bardzo szybko. — odpowiada mjr Tadeusz Gil. — Pamiętam, było to przed samym Sylwestrem. — 28 grudnia 1951 roku. W marcu 1951 roku latałem już samodzielnie na Po-2. A potem przesiadłem się na lekki bombowiec Pe-2. Zostałem w szkole jako instruktor. Latałem również na Ut-2. W 1957 roku rozstałem się z Dęblinem i rozpocząłem służbę w jednostce lotnictwa bombowego. Przez wiele lat latałem na samolotach Il-28. Lotnictwo to taki rodzaj broni, że co pewien czas trzeba się przesiadać na nowe typy samolotów. Więc teraz latam na An-12.

Ostatnio w dzienniku lotów zanotowałem ponad 3000 godzin...

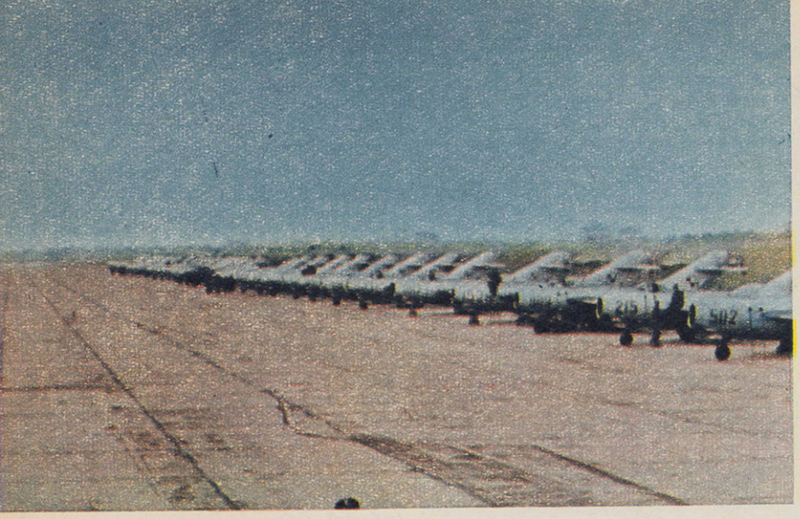
WIELKIE PRZEŻYCIE

MAJOR pil. I klasy Stanisław Blaszka zasiada za sterami samolotu Su-7.

— A latało się już na różnych typach — wspomina pierwsze lata pobytu w szkole lotniczej. — Najpierw był samolot Po-2, potem Il-2, Il-10, a już w jednostce Limy wszystkich modyfikacji.

Mój rozmówca wychował się w Łodzi, w robotniczej rodzinie. Ojciec z zawodu szewc, matka pracowała jako tkaczka w jednym z łódzkich zakładów. Oboje dziś są na emeryturze.

— A ja wybrałem lotnictwo. Z zamiłowania do tego rodzaju broni. — mówi mjr Stanisław Blaszka. — W 1951 roku powołano mnie na przeszkolenie do Oficerskiej Szkoły Piechoty. Szkolono tam rezerwę. Nie byłem tam długo, bo wybrałem lotnictwo. Otrzymałem skierowanie do



Oficerskiej Szkoły Lotniczej i już w sierpniu 1951 roku mogłem powiedzieć, że jestem pilotem. Poleciałem samodzielnie na Po-2...

Od tamtego czasu uzbierało się majorowi Blaszce wiele godzin, które spędził w powietrzu w kabinach samolotów różnych typów. W jubileuszowej delifadzie 25-lecia ma lecieć na Su-7.

— Udział w defiladzie jest dla mnie zawsze wielkim przeżyciem — mówi. — A uczestniczyłem już w wielu powietrznych paradach. — Leciałem na Su-7 już 5 lat temu. Po raz pierwszy wtedy leciały te maszyny.

Uczestniczył więc major Blaszka w defiladzie na 20-lecie Polski Ludowej, uczestniczył także w wielkiej paradzie Tysiąclecia. Zobaczymy jego samolot na warszawskim niebie jeszcze chyba nie raz.

— Aktualne marzenia? — pytam.

— Chcę latać jak najdłużej. — słyszę w odpowiedzi. — Byle mi tylko dopisywało zdrowie!

PRZEKROCZYĆ PRĘDKOŚĆ DŹWIĘKU

TO było w swoim czasie marzeniem mojego kolejnego rozmówcy — **majora pilota I klasy Izydora Olszewskiego** (jego zdjęcie zamieszczamy na okładce).

— Prześcignąłem dźwięk kilka lat temu na Su-7. — mówi major Izydor Olszewski. — Wyczułem ten moment, ale dopiero na ziemi odczułem pełną satysfakcję. Gdy latałem na samolotach tłokowych, myślałem o tej właśnie chwili. Zrealizowałem swoje marzenie na Su-7. Na tym samym typie maszyny leciałem w defiladzie Tysiąclecia.

Ale zanim mjr Izydor Olszewski zasiadł za sterami samolotu, który wygląda jak grot, latał na wszystkich modyfikacjach Limów, a jeszcze wcześniej na Il-2 i Il-10.

— Te ostatnie maszyny w czasie wojny zdobyły sobie miano „czarnej śmierci". — mówi mjr Olszewski. — Hitlerowcy bali się panicznie tych samolotów. Jako chłopiec nieraz obserwowałem ich przelot nad naszą wioską. Nie sądziłem wówczas, że kiedyś sam będę zasiadał za sterami Iłów.

Mjr Izydor Olszewski pochodzi z wioski Germanicha, w powiecie łukowskim. W tym roku minie dwadzieścia lat od dnia, kiedy włożył mundur podchorążego dęblińskiej Szkoły Orląt. Jest oficerem i pilotem od 1952 roku. W czasie ostatnich lat w jednostce pełnił różne funkcje, wiele pracował społecznie, był między inymi sekretarzem organizacji partyjnej pilotów.

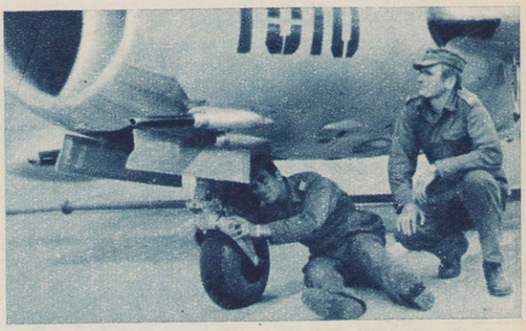
PILOT Z LATAJĄCEGO TRÓJKĄTA

BYŁ An-12 i Su-7. Pora przedstawić pilota z latającego trójkąta. Wiadomo, to „szybki", czyli Mig-21. **Major Władysław Piętka** wiele latał na tym typie maszyny. Mój rozmówca na tym samolocie w bieżącym roku przekroczył dwutysięczną godzinę w powietrzu. A zaczął latać na Ut-2. Było to w 1951 roku. W skrócie można powiedzieć od „Utionki" do Miga-21. W czasie ten lotniczy życiorys rozciągnął się na wiele lat. Bo osiemnaście lat minęło od pierwszego lotu na Ut-2 do dwutysięcznej godziny przekroczonej na „szybkim". A miał właśnie osiemnaście lat, kiedy w 1950 roku został podchorążym Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Przyjechał do dęblińskiej uczelni ze szkoły przykopalnianej z Wesołej. Młody górnik z podziemia kopalni miał wylecieć na podniebne szlaki. I sam jako instruktor wyszkolił wielu pilotów.

— A lata te — wspomina teraz — minęły tak szybko, jak na „szybkim" przemierza się nasz kraj od Bałtyku po Śląsk.

18 lat i dwa tysiące godzin. W tych dwóch tysiącach było wiele minut dramatycznych. Były również momenty jeszcze w powietrzu i już na ziemi pełne zadowolenia i satysfakcji z wykonanego zadania.

„PIĘCIOLATKI" NA PIĄTKĘ



DOWÓDCY pododdziałów nie mieli kłopotu z wyborem. Od razu padły ich nazwiska: **kpr. Jan Sławecki i kpr. Edward Sitek.**

Obaj są żołnierzami służby długoterminowej. Popularnie nazywają ich tutaj „pięciolatkami". I mówią o nich, że spisują się na piątkę.

Przyglądam się tym rosłym chłopcom i myślę:

„Ładne mi „pięciolatki". Chłopaki na schwał i obaj sobie liczą po dwadzieścia jeden lat."

A byli jeszcze niepełnoletni, gdy ochotniczo szli do wojska. Mieli po siedemnaście lat i wiele zamiarów, które już w lotnictwie udało im się zrealizować.

Kpr. Jan Sławecki pochodzi z wioski Sitno koło Zamościa. Jego ojciec jest rolnikiem. W czasie wojny działał w partyzantce. Należał do leśnego oddziału GL, a później AL.

Kpr Edward Sitek to także syn rolnika. Pochodzi z wioski Chromin w powiecie garwolińskim.

— To w Woli Rowskiej, w naszym powiecie, w 1944 roku stacjonował 2 pułk nocnych bombowców „Kraków". — mówi kpr. Sitek. — Mnie wtedy jeszcze na świecie nie było. Dowiedziałem się o tym dopiero w jednostce.

Obaj moi rozmówcy są starszymi mechanikami samolotów. Służą w lotnictwie już czwarty rok. Skończyli najpierw kurs mechaników w zamojskiej TSWL, a potem czteroletnią szkołę mechaników lotniczych. W tym właśnie roku wiosną otrzymali świadectwa.

— Za rok możecie pójść do cywila — mówię.

— Nie zamierzamy. — odpowiada kpr. Sławecki. — Ja zostaję w lotnictwie jako podoficer zawodowy. W tym roku we wrześniu zamierzam rozpocząć naukę w liceum ogólnokształcącym.

— A ja — powiada kpr. Sitek — też nie mam zamiaru rozstać się z mundurem. Chcę w przyszłym roku pójść do szkoły chorążych. Jeśli się uda, to na pilotaż do Dęblina. Jeśli nie, to wybiorę kierunek techniczny. Jest w Oleśnicy taka szkoła.

Kpr. Jan Sławecki jest członkiem PZPR i aktywistą KMW, chociaż w zarządzie koła nie pełni żadnych funkcji.

— Myśmy dużo zrobili w ramach zobowiązań na 25-lecie Polski Ludowej. Nasze koło — informuje on — uporządkowało stoisko dla samolotów; wybudowaliśmy również drogę do osiedla.

— Ja jestem starszym mechanikiem samolotu prowadzącego szachownicę — mówi nie bez dumy kpr. Sitek. — Obsługuję samolot mjr Słodowskiego. Dla mnie jest to wielkie wyróżnienie. Pracy przed defiladą mamy dużo. Cały dzień na lotnisku. Pracujemy z przyjemnością, bo i satysfakcji jest dużo. Tym bardziej, że obaj polubiliśmy lotnictwo i nasz zawód.

Nic tu dodać, nic ująć. Wypada tylko życzyć sympatycznym „pięciolatkom", by w czasie następnych pięciu lat również bez przeszkód zrealizowali swoje życiowe plany.

(RAJ, KUL)

Myśliwce odrzutowe na zgrupowaniu przed defiladą na 22 Lipca. **Zdjęcia: WAF — St. Iwan (2), J. Tobolski (1)**

NASZE DZIELNE SZYBOWNICZKI

Ach te kobiety! Nawet przed startem do podniebnej konkurencji Urszula Kandziora z Wrocławia (z lewej) i Irma Morgner z NRD (z prawej) nie zapominały o ostatniej kosmetyce.

JAK już informowaliśmy, w Lisich Kątach rozegrano, w dniach 25 czerwca — 6 lipca br. IV Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiet. Powróćmy do tych zawodów jeszcze raz.

Na wstępie należy podkreślić, że w bieżącym roku nie powtórzyła się niemiła raczej dla sympatyków szybownictwa sprawa z roku ubiegłego, kiedy to pod nieobecność naszych najlepszych pilotek zawody wygrała jedyna reprezentantka z zagranicy, Monika Warstat z NRD. Tym razem na starcie w Lisich Kątach stanęły dwie z naszej wielkiej trójki — Lucyna Krzywonos i Pelagia Majewska. Dodajmy, że trzecia z tej trójki, Adela Dankowska, wyjechała w tym czasie na międzynarodowe zawody do Orła (ZSRR). W IV KZSK startowało ponadto 15 pilotek, w tym dwie z zagranicy — Irma Morgner z NRD i Maria Bolla z Węgier. W sumie 17 zawodniczek. Wszystkie startowały na monotypie, którym była „Mucha Standard".

Po raz pierwszy w historii tych zawodów rozegrano aż 7 konkurencji. Był to więc dostateczny sprawdzian umiejętności wszystkich startujących w zawodach pań.

Na zawody złożyły się następujące konkurencje: trójkąt 108 km, docel — powrót 104 km, trójkąt 227 km, docel — powrót 124 km, docel — powrót 197 km, docel — powrót 197 km (ponownie) i również po raz drugi trójkąt 108 km.

Klasą dla siebie były dwie wspomniane już tu zawodniczki — Lucyna Krzywonos i Pelagia Majewska. Wielokrotne rekordzistki międzynarodowe oraz uczestniczki mistrzostw Polski i zawodów zagranicznych stanowiły w Lisich Kątach parę nie do pokonania przez pozostałe rywalki. W poszczególnych konkurencjach plasowały się zdecydowanie na czołowych miejscach. Aż do szóstej konkurencji nie było wiadomo, która z nich stanie na najwyższym miejscu podium zwycięzców. Przyszła jednak pechowa dla Pelagii Majewskiej szósta konkurencja. Ta doskonała pilotka zajęła w niej dopiero 11 miejsce i straciła do Lucyny Krzywonos, która odniosła zwycięstwo w tej konkurencji, aż 730 pkt. Pelagia Majewska musiała więc ustąpić pierwszego miejsca w ogólnej klasyfikacji swej równie sławnej koleżance. Lucyna Krzywonos nie oddała już tego miejsca aż do końca zawodów. Tak więc nie udał się Pelagii Majewskiej rewanż za szybowcowe mistrzostwa Polski, w których Lucyna Krzywonos była najlepsza ze startujących w Lesznie kobiet.

Trzeba jednak przyznać, że w Lisich Kątach obie te zawodniczki pokazały się z jak najlepszej strony a ich rywalizacja mogła rozpalić do białego miłośników szybownictwa. We dwie wygrały wszystkie siedem konkurencji. A oto miejsca, jakie zajmowały w poszczególnych próbach: Lucyna Krzywonos — 2, 1, 4, 2-3, 1, 1, 2; Pelagia Majewska — 1, 2-3, 1, 1, 3-4, 11, 1. Lucyna Krzywonos latała w każdej konkurencji średnio aż za 959 punktów na 1 000 możliwych, natomiast Pelagia Majewska za 879 punktów. To bardzo dużo, szczególnie gdy idzie o wynik triumfatorki IV Krajowych Zawodów Szybowcowych Kobiet, Lucyny Krzywonos. Zresztą i rezultat Pelagii Majewskiej, która ostatecznie uplasowała się na drugiej pozycji, zasługuje na pełną uwagę.

Trzecią pilotką zawodów była Irma Morgner z NRD. Jest to druga, po Monice Warstat, szybowniczka swego kraju. W Lisich Kątach w pierwszych dwóch konkurencjach zajęła 6 i 7 miejsce. Konkurencje te dały jej znakomite rozeznanie w układzie sił. Oceniając realnie swoje możliwości założyła, że nie ma praktycznie szans na pokonanie Lucyny Krzywonos i Pelagii Majewskiej, lecz z powodzeniem może walczyć o wysoką, trzecią lokatę. Od 3 konkurencji stała się więc nieodłącznym „cieniem" Lucyny Krzywonos. Wyszła na tym bardzo dobrze, bo w następnych konkurencjach zajmowała kolejno miejsca: 3, 2-3, 2, 2 i 3. Niektóre z zawodniczek miały jej za złe to „wożenie się". W tym miejscu pragniemy jednak przypomnieć starą prawdę, że aby utrzymać się na całej trasie za dobrą pilotką (pilotem), trzeba samemu dobrze latać. Irma Morgner udowodniła, że latać, i to dobrze potrafi. Jeszcze jednym tego potwierdzeniem była ostatnia konkurencja, w której Lucynie Krzywonos udało się „zgubić" zawodniczkę niemiecką. Pomimo to Irma Morgner doleciała do mety na trzecim miejscu. W klasyfikacji łącznej zdobyła ona 84,9 procent możliwych do zdobycia punktów i wywalczyła pewnie trzecią lokatę. Ze swego niewątpliwego sukcesu była bardzo zadowolona.

Drugą grupę zawodniczek stanowiły w Lisich Kątach trzy następne w ogólnej klasyfikacji pilotki — Zofia Gadomska z Warszawy, Halina Kuberska z Łodzi i Halina Lizończyk z Warszawy. Zofia Gadomska latała bardzo równo i pewnie zdobyła 4 miejsce. Sądzimy jednak, że szczególną uwagę należałoby zwrócić na dwie następne w klasyfikacji pilotki, Halinę Kuberską i Halinę Lizończyk. W tych młodych jeszcze bardzo pilotkach drzemią znaczne możliwości zawodnicze. Brak im jednak przede wszystkim treningu. Pomimo to w Lisich Kątach były najlepsze z grona potencjalnych następczyń naszych mistrzyń i rekordzistek. Warto dodać, że Halina Lizończyk w jednej z konkurencji nie zdobyła żadnego punktu. Gdyby nie to, miała realne szanse na zdobycie 4 miejsca.

Maria Popiołek z Krakowa przewodzi grupie następnych trzech pilotek, do której należą jeszcze Irena Kostka z Gdańska i Maria Bolla z Budapesztu. Znana z bojowości i nieustępliwości w walce obecna reprezentantka Krakowa zdobyła tym razem zaledwie niewiele ponad połowę możliwych do zdobycia punktów. Dało jej to w konsekwencji daleką, jak na jej możliwości, 7 lokatę. Po sukcesie w rozegranych niespełna miesiąc wcześniej w tychże samych Lisich Kątach zawodach II ligi, w których wywalczyła wysokie 8 miejsce wśród 36 startujących mężczyzn, spodziewać się można było, że w rywalizacji samych kobiet ubiegać się będzie o najwyższe lokaty. Forma zawodnicza i wyniki sportowe chodzą jednak nieznanymi drogami. Być może w przypadku Marii Popiołek w grę wchodziło odprężenie psychiczne po sukcesie w II lidze, gwarantującym tej zawodniczce start w przyszłorocznych szybowcowych mistrzostwach Polski. Ona sama o swym drugim tegorocznym starcie w Lisich Kątach powiedziała jednak: „To nie II liga, to zawody kobiet!" Nie tak więc znów łatwo, jakby mogło się wydawać, było o sukcesy w rywalizacji pań.

Jak widać na zdjęciu, humor dopisywał uczestniczkom IV Krajowych Zawodów Szybowcowych Kobiet. Siedzą od lewej: Pelagia Majewska, Lucyna Krzywonos, Irena Kostka i Zofia Gadomska.
Zdjęcia: H. Kucharski (2) i J. Michalski (1)

Przeciętnie, a więc nieźle, latały zdobywczynie dwóch następnych miejsc, Irena Kostka i Węgierka Maria Bolla.

Grupę najsłabszych zawodniczek otwiera sklasyfikowana na 10 miejscu, najmłodsza uczestniczka zawodów, Urszula Kandziora z Wrocławia. Wszystkie te pilotki mają wiele zapału i szczerych chęci do latania. Daje to nadzieję, że z czasem, przy bardziej niż dotąd intensywnym treningu, przyjdą także wysokie umiejętności latania zawodniczego i sukcesy sportowe.

W sumie IV Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiet zakończyły się niewątpliwym sukcesem sportowym, a także organizacyjnym. Jeśli idzie o stronę organizacyjną — to należy podkreślić wysiłek Aeroklubu Grudziądzkiego jako gospodarza zawodów. Organizator, opierając się wyłącznie na własnych siłach, spisał się na piątkę z plusem. Nie umniejszając nic z sukcesu doświadczonych pracowników i działaczy Aeroklubu Grudziądzkiego stwierdzić jednak należy, że nawet w bardzo dobrych aeroklubach udają się imprezy co najwyżej, średnie, jeśli chodzi o ilość uczestników.

Oczywiście przy ocenie sportowej zawsze nasuwają się pytania w rodzaju: jaki był poziom sportowy zawodów, jaką wartość mają osiągnięte wyniki, czego można spodziewać się po zdobywczyniach czołowych lokat w ewentualnej rywalizacji z najlepszymi w Europie i na świecie? Odpowiedzi na te pytania byłyby jednak nieco ryzykowne. Wiadomo bowiem, że latanie szybowcowe kobiet, a tym bardziej zawody kobiece, należą do rzadkości. To, że takie zawody organizujemy w naszym kraju, jest już samo w sobie poważnym sukcesem naszego lotnictwa sportowego.

Byłoby jednak dobrze, gdyby nie poprzestano na dotychczasowych osiągnięciach. Nasze sugestie idą w kierunku zwiększenia liczby startujących w zawodach pilotek z kraju oraz zapraszanych z zagranicy, głównie na zasadach bezdewizowej wymiany. Szczególnie należałoby zapraszać doskonale i wysoko notowane na świecie szybowniczki radzieckie. Należy się dziwić, że nie uczyniono tego do tej pory tym bardziej, że nasze pilotki startowały w Związku Radzieckim w roku ubiegłym i bieżącym. Że tego typu zaproszenie nie powinno sprawić większych trudności świadczy również start mistrzyni ZSRR z 1968 r. Stanisławy Sudeikyte, w tegorocznych klubowych Warszawskich Zawodach Szybowcowych.

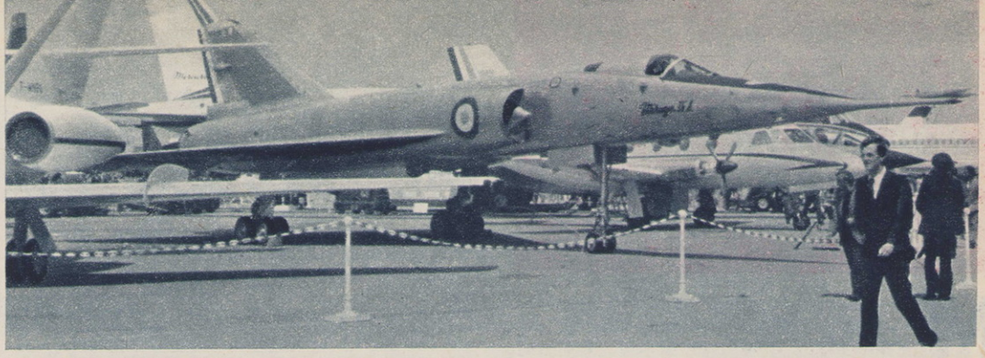
Jednym z ważniejszych elementów podniesienia rangi latania szybowcowego kobiet byłoby też przekształcenie dotychczasowych zawodów w mistrzostwa Polski kobiet. Łatwiej wtedy bez wątpienia o komplet najlepszych pilotek krajowych i o czołowe nazwiska z zagranicy. Ucieszyliby się także gospodarze zawodów (mistrzostw), dla których wysoka ranga imprezy jest gwarancją otrzymania odpowiedniej pomocy organizacyjnej i finansowej od miejscowych władz, organizacji, instytucji i zakładów pracy. Zwiększyłyby się zapewne również walory propagandowe imprezy. W sumie zyskałby na tym nasz sport lotniczy.

HENRYK KUCHARSKI

Nasze pilotki znalazły szybko wspólny język ze swymi zagranicznymi koleżankami. W przypadkach bardziej skomplikowanych pomagał niezawodny słownik. Na zdjęciu Barbara Kozłowska z Inowrocławia (z lewej) i Węgierka Maria Bolla.

Notatnik paryski

JERZY R. KONIECZNY



Francuski dwumiejscowy samolot bombowy do przenoszenia broni jądrowej „Mirage-IVA". Prędkość max. M=2,2; pułap — 20 000 m; ciężar całkowity 30 000 kG.

EKSPOZYCJE NA SALONIE (III)

Z maszyn sportowo-turystycznych Le Bourget był debiutem 2—3-miejscowego samolotu szkolno-treningowego i turystycznego AS 202 Bravo, powstałego z kooperacji konstrukcyjno-produkcyjnej włoskiej firmy SIAI-Marchetti i szwajcarskich zakładów FFA (Flug und Fahrzeugwerke AE, Altenrhein). Pierwszy prototyp oblatano 7 marca br. w Szwajcarii, drugi we Włoszech; trzeci z silnikiem Lycoming o mocy 150 KM demonstrowano na Salonie. Pierwsza seria (50 sztuk) tej maszyny, m. in. również z silnikiem Lycoming o mocy 115 KM, znajduje się już w produkcji. Zakłady SIAI-Marchetti demonstrowały w ekspozycji naziemnej również po raz pierwszy dwusilnikowy, sześciomiejscowy samolot turystyczno-dyspozycyjny S-210 (dwa silniki Lycoming po 200 KM).

Zakłady Agusta prezentowały śmigłowce, dość już znane zresztą. Nowo założona firma Silvercraft SpA (Sesto Calende) prezentowała trzy wersje śmigłowca SH-4. Nowością była makieta planowanego nowego wielkiego śmigłowca SV-20 z dwoma silnikami turbinowymi (2 × 1100 KM).

Nie sposób nie podkreślić pięknego pokazu zespołowego „patrolu włoskiego" (12 maszyn Fiat G-91), wykonanego w czasie międzynarodowych pokazów pod niebem Le Bourget.

FRANCJA, jak przystało na gospodarzy, wystąpiła na XXVIII Salonie najokazalej. Ekspozycja francuska była największa i prezentowała w zasadzie wszystko to, czym aktualnie mogą się poszczycić Francuzi w dziedzinie przemysłu lotniczego i kosmonautyki. Specjalny pawilon poświęcony był armii. Eksponowano w nim bogate tradycje francuskiego lotnictwa, stan aktualny oraz wyposażenie lotnictwa wojskowego i lotnictwa marynarki francuskiej. Oddzielny pawilon CNES o nieco wymyślnej konstrukcji architektonicznej podkreślał na Salonie zdecydowanie galijskie aspiracje w dziedzinie techniki rakietowej i kosmonautyce.

W ekspozycji lotniczej, na płycie lotniska i w rozproszonych po pawilonach stoiskach dominowały w zasadzie cztery wielkie przedsiębiorstwa: Sud Aviation, Nord Aviation, Breguet i Dassault. Pierwsze z nich produkuje, jak wiadomo, znane „Caravelle", śmigłowce i ostatnio naddźwiękowe „Concorde". Drugie przedsiębiorstwo zajmuje się produkcją sprzętu lotniczego dla lotnictwa wojskowego. Mówi się coraz wyraźniej o fuzji obydwu pierwszych przedsiębiorstw, jako „France Aviation", po wyczerpaniu ich obecnej produkcji. Breguet-Dassault znane są z produkcji samolotów transportowych i bojowych; przedsiębiorstwo to zasłynęło m. in. serią samolotów typu „Mirage".

Rzecz jasna, w ekspozycji francuskiej dała o sobie przede wszystkim znać kooperacja, głównie francusko-brytyjska, francusko-zachodnioniemiecka i francusko-brytyjsko-zachodnioniemiecka. Jej produktem jest m. in. sensacja Salonu: francusko-brytyjski samolot naddźwiękowy „Concorde", o którym tu już była mowa. Do tej serii maszyn należy także nowość w Le Bourget, samolot szturmowy „Jaguar", produkowany przez zakłady Breguet-Dassault w kooperacji z Anglikami.

W pierwszym dniu trwania Salonu podpisano w Paryżu umowę w sprawie budowy francusko-brytyjsko-zachodnioniemieckiego samolotu pasażerskiego Airbus A-300B (261 miejsc, prędkość maksymalna 945 km/h), którego budowa przewidziana jest na 4-5 lat przez przedsiębiorstwa: Sud Aviation, Hawker-Siddeley i Deutsche Airbus. Na czele tego nowego konsorcjum stanęli przedstawiciele Francji. W jednym ze stoisk w pawilonie makieta naturalnej wielkości uwidaczniała część kabiny pasażerskiej samolotu Airbus A-300B. Inna makieta naturalnej wielkości demonstrowała projekt wojskowego odrzutowego samolotu szkolno-treningowego francusko-zachodnioniemieckiego „Alpha—Jet".

Istnieją projekty dalszego rozszerzenia tej współpracy zachodnioeuropejskiej, tak w dziedzinie wojskowe, cywilnej jak i kosmicznej.

Z nowości czysto francuskich na uwagę zasługują samoloty bojowe typu „Mirage', które w czasie pokazów w locie wywarły duże wrażenie na publiczności. Zakłady Breguet-Dassault demonstrowały „Mirage": IIIE (jednomiejscowy myśliwiec), IIIR (zwiadowczy), IV (bombowiec atomowy) i M-5 (jednomiejscowy myśliwiec na eksport, m. in. dla Peru — i jak podkreślano na Salonie — Izraela (?!) oraz dla produkcji licencyjnej w Belgii).

Największe wrażenie wywarł jednak samolot „Mirage-G" o zmiennej geometrii skrzydeł, jedyna zresztą tego typu maszyna na tegorocznym Salonie. Po raz pierwszy demonstrowano też „Mirage-F1", samolot szturmowy dużych prędkości, przeznaczony do działań bojowych na małych wysokościach (francuskie ministerstwo obrony zamówiło 35 sztuk tego typu maszyn).

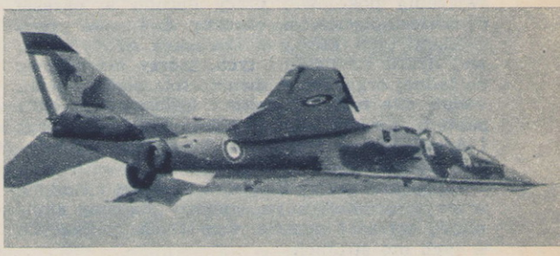
Tradycyjnie pokazano w Le Bourget wersję wojskową samolotu transportowego Breguet-941S, o którym to typie mówiono żartobliwie, że powinien obchodzić jubileusz 20-lecia swej ekspozycji na Salonie. Z nowości transportowych zwracała uwagę makieta naturalnej wielkości samolotu pasażerskiego bliskiego zasięgu Dassault „Mercure" (116—155 miejsc; rozpiętość — 30,55 m; długość — 34,0 m; wysokość — 11,35 m; ciężar w locie — 49 500 kG), którego prototyp ma odbyć pierwsze loty w końcu 1970 r. Nowością był też 4-8 miejscowy „Minifalcon", którego część wnętrza kabiny pokazano w makiecie naturalnej wielkości.

Zakłady Sud Aviation przedstawiły obok „Concorde" serię śmigłowców typu „Alouette". Znany samolot CM-170 (Fouga) „Magister" pokazano z nowym uzbrojeniem i wyposażeniem (m. in. k.m., 2 bomby i rakiety).

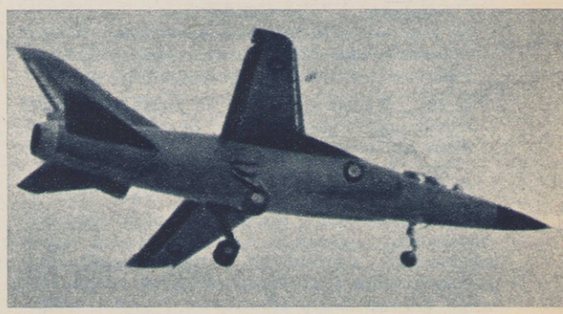
Z samolotów sportowo-turystycznych i dyspozycyjnych wytwórnia S.O.C.A.T.A. prezentowała m. in.: jednosilnikowe — Rallye „Minerva" (4-miejscowy), Rallye Club 880 (2-3 — miejscowy, m. in. szkolny), Commodore-150 (4-miejscowy), ST10 „Diplomate" (dawniej „Provence"; 4-miejscowy turystyczny) i ST-60 „Rallye-7" (7-miejscowy).

Poza tym ekspozycję francuską cechowała duża ilość małych stoisk czysto handlowych, w których reakcje czasopism lotniczych i nielotniczych, rozmaite stowarzyszenia i kluby handlowały czym się dało. Wielkim powodzeniem w jednym z pawilonów cieszyły się m. in. błyskawiczne zdjęcia barwne w skafandrze kosmonauty „na Księżycu" (znamy to dobrze z naszych jarmarków), zorganizowane przez redakcję paryskiego dziennika „France Soir". Filateliści, o ile byli przy pieniądzach, mieli wielką giełdę w specjalnym pawilonie filatelistycznym, gdzie można było również kupić i wysłać pocztówki z autografami kosmonautów.

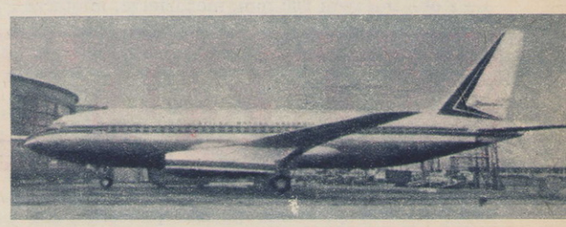
(c.d.n.)



Samolot szturmowy „Jaguar".

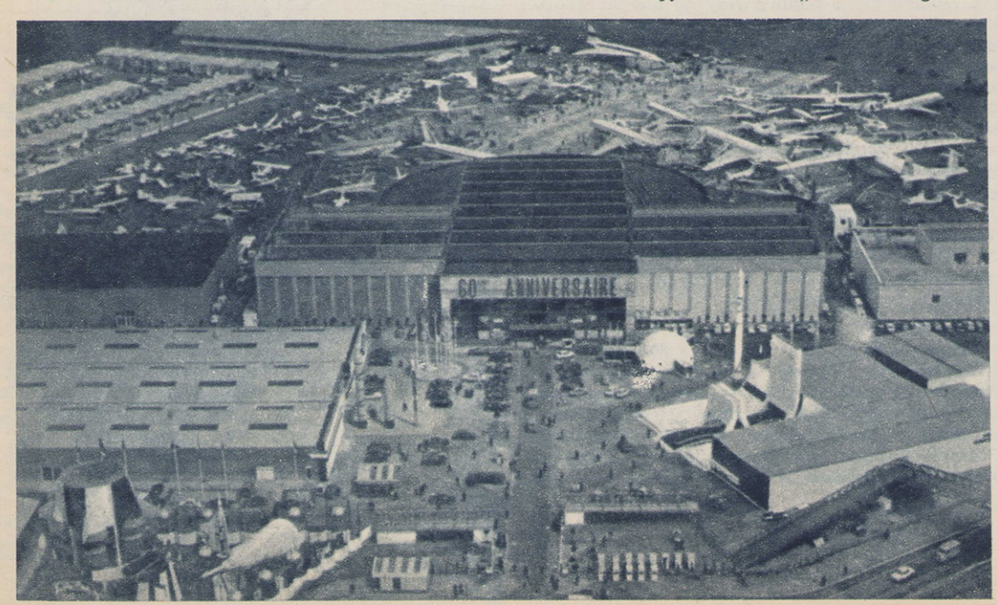


Samolot o zmiennej geometrii skrzydeł „Mirage-G"



Samolot komunikacyjny Dassault „Mercure".

Ogólny widok terenu XXVIII Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Kosmicznego na lotnisku Le Bourget w Paryżu. Z lewej przed centralnym pawilonem wystawowym — specjalny pawilon francuskiego lotnictwa wojskowego; z prawej naprzeciw — specjalny pawilon francuskiej kosmonautyki.
Zdjęcia autora i „Aviation Magazine"



W 25 ROCZNICĘ POWSTANIA WARSZAWSKIEGO

MINĘŁO ćwierć wieku od chwili wybuchu Powstania Warszawskiego. Ciesząc się wspaniałym rozwojem naszej ludowej Ojczyzny, patrząc z najgłębszą dumą na efekty bezprzykładnej, nie znającej granic poświęcenia pokojowej pracy narodu w okresie dwudziestopięciolecia, chylimy dziś czoła przed cieniami tych, którzy w szeregach Armii Ludowej Armii Krajowej i tych, którzy nie należąc do żadnej organizacji, dwadzieścia pięć lat temu oddali swe życie w walce z hitlerowskim okupantem. Czcimy pamięć bohaterskich żołnierzy I Armii, którzy polegli na Przyczółku Czerniakowskim, niosąc braterską pomoc powstańcom.

Poeta powstańczy Zbigniew Jasiński („Rudy"), w swym dramatycznym wierszu „Żądamy amunicji", wyrażał uczucia wszystkich walczących w tych oto strofach:

„Czemu żałobny chorał śpiewacie wciąż w Londynie
Gdy tu nadeszło wreszcie oczekiwane święto?
U boku swoich chłopców tu walczą dziewczęta
I małe dzieci walczą, i krew radośnie płynie.

Hallo!... Tu serce Polski... Tu mówi Warszawa!
Niech pogrzebowe śpiewy wyrzucą z audycji.
Nam ducha starczy dla nas i starczy go dla was.
Oklasków też nie trzeba. Żądamy amunicji!!

Tak, brakło nam broni i amunicji. Oddziały powstańcze walcząc z 20-ma tysiącami wojsk niemieckich uzbrojonych w najnowocześniejszą szybkostrzelną broń maszynową, w czołgi różnych typów, działa szturmowe 75 mm, czołgi-pułapki „goliat", działa wszelkich typów łącznie z oblężniczymi 600 mm, moździerze, miotacze

ZRZUTY DLA WA

min, miotacze płomieni, pociski pancerne, lotnictwo — bardziej od chleba potrzebowały uzbrojenia.

Broń zdobywano na wrogu. Było tego jednak za mało. Najpoważniejszym źródłem dopływu broni i amunicji — stały się zrzuty z powietrza.

Początkowo loty nad Warszawę wykonywały tylko załogi polskie z 301 eskadry specjalnego przeznaczenia w Anglii, wykazując olbrzymie poświęcenie i bohaterstwo. Załogi te przed Powstaniem latały do kraju w celu wykonywania operacji zrzutowych. Eskadra straciła w lotach do Warszawy 15 załóg (7 w sierpniu i 8 we wrześniu). Startując do lotu nad Warszawę, polscy lotnicy — siłą niemal przełamywali mur obojętności brytyjskiego dowództwa, zasłaniającego się „niezwykle trudnymi warunkami przeprowadzenia operacji", traktującego akcję jako samobójstwo.

Tylko dwie załogi z całej polskiej eskadry ocalały z lotów nad Warszawą.

Później, widząc zdeterminowanie Polaków i ich niewzruszoną wolę niesienia pomocy Warszawie, dowództwo RAF zezwoliło, aby latały nad stolicę Polski także załogi brytyjskie z 334 Skrzydła Specjalnego Przeznaczenia. W jednym przypadku (18 września) dokonany został masowy zrzut przez załogi amerykańskie.

334 Skrzydło oraz współdziałająca z nim 5 Grupa Bombowa Południowoafrykańska utraciły w nocnych lotach nad Warszawą 19 załóg. Amerykanie — stracili 2 załogi.

Starty załóg polskich i niektórych brytyjskich odbywały się z bazy Brindisi na południu Włoch. Trasa lotu wynosiła więc 1 350-1 450 km i przebiegała nad Adriatykiem, Górami Dynarskimi, Węgrami i Karpatami.

„Liberatory" i „Halifaxy" lecące z Włoch strącane były przez niemiecką obronę przeciwlotniczą przeważnie w powrotnej drodze, gdyż wracały już o świcie, częściowo uszkodzone przez pociski, co zmniejszało ich zdolność bojową i manewrową. Załogi, bardzo zmęczone niezwykle trudnym lotem, nie miały już wtedy pełnej sprawności psychofizycznej.

Przylot nad Warszawę odbywał się na małej wysokości. Celny zrzut zasobników — był skomplikowany, ponieważ pożary i dymy utrudniały znalezienie miejsca zrzutu, które z każdym dniem się zmniejszało. W czasie zrzutu — samoloty były doskonałym celem dla artylerii.

Inaczej odbył się zrzut amerykański 18 września br. Akcja miała miejsce w godzinach południowych, a dokonano jej systemem wahadłowym. Samoloty wystartowały z baz w Anglii, zaś po przelocie nad Warszawą — lądowały na radzieckich lotniskach w rejonie Połtawy, skąd po uzupełnieniu paliwa wróciły przez Włochy do Wielkiej Brytanii. Operację wykonały bombowce B-17 (Flying Fortress), wchodzące w skład 3 Dywizji 8 Armii Powietrznej USA pod dowództwem płk. Thudrella. Ze 110 samolotów, które wystartowały, 107 dotarło do celu. Zrzutu dokonano z wysokości 2 000 m, co sprawiło, iż na 1 284 zasobniki powstańcy otrzymali tylko 90. Reszta — dostała się w ręce Niemców. Pomimo to — oddziały powstańcze w Śródmieściu i na Mokotowie przejęły z tego zrzutu ogółem 16 ton broni i amunicji, w tym cenną amunicję niemiecką.

Samoloty polskie z 301 eskadry pojawiły się po raz pierwszy nad Warszawą w nocy z 4 na 5 sierpnia. Potem przyloty załóg polskich i brytyjskich odbywały się nieregularnie: albo co noc, albo z przerwami co kilka nocy. Władze angielskie, ze względu na duże straty, jedenaście razy zabraniały wykonywania lotów. Zakazy te, na interwencję Polaków, były uchylane, ale tylko w stosunku do załóg polskich z 301 eskadry.

W toku akcji zrzutowej dotarło do celów 190 załóg: 48 polskich, 37 brytyjskich i 107 amerykańskich. Ogółem zrzucono 233 tony materiału, z czego do rąk powstańców dostały się 104 tony (ok. 45%), w tym 83 tony uzbrojenia i amunicji oraz 22 tony żywności i lekarstw. Dane te dotyczą zrzutów wykonywanych bezpośrednio na miasto i bazy zaopatrzeniowe w Puszczy Kampinowskiej i Lasach Kabackich. Nad samą Warszawą wykonano 43 zrzuty nocne i 107 dziennych, z czego powstańcy odebrali 30 zrzutów nocnych i 15 dziennych.

Otrzymano: około 36 ton materiału ze zrzutów nocnych (polskie i brytyjskie), 16 ton ze zrzutu amerykańskiego dziennego i 150 ton ze zrzutów radzieckich (o czym — dalej). Samoloty, które zrzuciły zaopatrzenie bezpośrednio na miasto, pilotowane były w większości przez załogi polskie.

Począwszy od nocy z 13 na 14 września, zrzutów na Śródmieście, Mokotów i Żoliborz dokonywały prawie co noc radzieckie jednostki z 16 Armii Lotniczej oraz polski 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków", operacyjnie podległy 16 Armii. Niezależnie od tego — powstańcy otrzymali ze wschodu osłonę myśliwców 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i szturmowców 3 Pułku Szturmowego, które niszczyły stanowiska ogniowe Niemców i ograniczały loty ich „stukasów".

Zrzutów dokonywano przy użyciu samolotów Po-2. Na zredukowanych obrotach przekraczały one Wisłę i cicho podlatywały do miejsc zrzutu, który następował z b. małej wysokości 30-50 m. Były to zrzuty bardzo celne. Materiał zrzutowy, umieszczony w specjalnych jutowych workach lub nawet skrzyniach, nie posiadał spadochronów, dlatego też spora jego część ulegała zniszczeniu przez roztrzaskanie.

Podczas 18 nocy wrześniowych użyto do zrzutów oraz dla uciszenia niemieckich punktów ogniowych 589 samolotów, które wykonały 2 243 loty. Maszyny wchodzące w skład 1 Mieszanej Dywizji Polskiej wykonały od 13 do 24 września 1944 roku 533 loty. Straty — były niewielkie. Większość zrzutowego materiału trafiła do rąk powstańców.

Co zawierały zrzuty?

Samoloty brytyjskie (w tym z 301 eskadry) i amerykańskie zrzucały w specjalnych zasobnikach lekką broń maszynową wraz z amunicją, przeciwpancerne PIAT-y, granaty, pistolety maszynowe i silny materiał wybuchowy plastyk. Później — ładowano do zasobników także żywność i lekarstwa.

Samoloty radzieckie i polskie z 1 Mieszanej Dywizji zrzuciły walczącej Warszawie ogółem 150 ton materiału, w tym 100 ton żywności, medykamentów i środków opatrunkowych oraz 50 ton broni i amunicji: około 505 rusznic przeciwpancernych, 1 478 pistoletów maszynowych (pepesz) 1 189 karabinów, 4 170 granatów, amunicję różnego typu oraz 156 małych granatników, niezwykle skutecznych w działaniu. (Jeden z takich granatników miałem okazję osobiście obserwować podczas akcji — ostrzelania niemieckich pozycji na terenie dworca Głównego. Strzelano z okna górnych pięter domu przy ulicy Marszałkowskiej, obok Widok. Pierwszy celny strzał rozniósł stanowisko niemieckiego cekaemu).

★

Minął **tamten** sierpień, pełen trzasku peemów, huku walących się murów i świstu bomb. Dziś jest już inny, spokojny, bezpieczny. O takim marzył powstańczy poeta w swym wierszu pisanym na Starówce i dedykowanym kochanej dziewczynie:

Gdzie sierpień?... Gdzie nasz złoty sierpień?...
Kłosy żytnie, brzęk pszczoły i cichy szept liści?...
— Nic, prócz trupów i ruin, spustoszeń i cierpień.
Mord. Pożoga. Szaleństwo. Sierpień nienawiści.

Dosyć! Lecz nie dla ciebie. Oczy twe dziewczęce
chłodem płoną i żołnierz otuchę z nich czerpie.
Tysiące takich dziewcząt skamieniałych w męce
razem z tobą budują inny, lepszy Sierpień!

JERZY ZARĘBSKI

Zródła: A. Baranowski: Pomoc lotnicza dla Powstania Warszawskiego, „Polityka" nr 38 z 21.IX.68; Powstanie Warszawskie, wyd. spec. 1.VIII.57.

SZTURM NA OKĘCIE I BIELANY

Wśród ocalałych z bitwy o Okęcie znaleźli się powstańcy z tzw. „Bazy lotniczej" (z biało-czerwonymi szachownicami na czapkach), którzy dotarli do Puszczy Kampinowskiej. Zdjęcia archiwalne

25 lat temu 40 tysięcy żołnierzy warszawskich organizacji konspiracyjnych wystąpiło jawnie do walki z hitlerowskim okupantem.

Mówiąc o 63 dniach bohaterskiej obrony stolicy, należy pamiętać także o tych, którzy padli pierwsi w godzinie „W", skoszeni seriami cekaemów w brawurowych atakach na dwa lotniska warszawskie, Okęcie i Bielany. Byli wśród nich instruktorzy podziemnej Bazy Lotniczej, piloci wrześniowi młodzi entuzjaści lotnictwa, chłopcy z lasu z biało-czerwoną szachownicą na furażerkach.

Poszli do boju prawie bez broni. Tak się złożyło, że właśnie z ziemi mieli zdobywać tereny lotnisk i utrzymać je dla polskich eskadr ze Wschodu i Zachodu.

Dowództwo hitlerowskie, licząc się z możliwością uderzenia powstańców na lotniska, wzmocniło garnizony złożone z oddziałów Luftwaffe i wydało odpowiednie instrukcje.

....„Udział załogi lotniska w pacyfikacji Warszawy ułatwi zadanie wojskowemu komendantowi miasta oraz umożliwi dalsze użytkowanie Okęcia. W obecnych warunkach zagrożenie lotniska wydaje się być większe z ziemi niż z powietrza..."

Tak oceniał sytuację w dniu 1 sierpnia 1944 roku o godzinie 21 generał Helmut Staedke, ówczesny szef sztabu 9 armii, w dalekopisie Nr. 4453/44 skierowanym do dowódcy 6 floty powietrznej generała Ritter von Greima. Z powyższego wynika, że hitlerowski generał nie otrzymał tego dnia meldunków o wyniku natarcia powstańców na Okęcie. W chwili, gdy wysyłał dalekopis do dowództwa 6 floty powietrznej, bój na Okęciu był już zakończony. Na polach Zbarża i Gorzkiewek, wsi leżących niedaleko lotniska, żołdacy z Luftwaffe dobijali rannych powstańców z pułku „Garłuch". Z pasów startowych na Okęciu podrywały się eskadry stukasów, kierując się za Wisłę przeciw radzieckim zagonom pancernym zbliżającym się do przedmieść Pragi.

★

Dowództwo Warszawskiego Okręgu AK w myśl opracowanego planu akcji „Burza" poleciło samodzielnemu VII, rejonowi Okęcie zdobycie lotniska i zakładów lotniczych, zorganizowanie ich obrony i przygotowanie terenu do lądowania samolotów alianckich. Do akcji wyznaczono żołnierzy z pułku „Garłuch", dowodzonego przez mjr. „Wysockiego" (Stanisław Babiarz). Powstańcy mieli uderzyć na lotnisko od strony Rakowa, Zbarża, Służewca i Gorzkiewek. Polski wywiad informował, że niemiecka obsada lotniska wynosiła w ostatnich dniach lipca ponad 1 000 żołnierzy Luftwaffe, łącznie z jednostkami artylerii przeciwlotniczej, która w każdej chwili mogła być użyta przeciw atakującym.

Rozkaz do rozpoczęcia działań otrzymano z okręgu tego samego dnia przed południem. Mimo ofiarnej, pełnej poświęcenia pracy łączniczek pozostało zbyt mało czasu na powiadomienie wszystkich. Do godziny „W" stawiło się około 50% powstańców z całego rejonu, w tym najwięcej z baterii por. „Kuby" (Romuald Jakubowski). W chwili, gdy miano ruszyć do natarcia, to znaczy tuż przed godziną 17, mjr. „Wysocki" odwołał niespodziewanie akcję.

Rozkaz ten nie dotarł już do por. „Kuby". Jego bateria uderzyła ze wsi Zbarż wprost na Dworzec Lotniczy i posuwając się przez otwarty teren, dostała się w gwałtowny ogień niemieckich karabinów maszynowych. Od strony lotniska odezwały się działa przeciwlotnicze, bijąc ogniem na wprost. Poległ por. „Kuba". W tym położeniu nadszedł rozkaz odwołujący natarcie. Pod ogniem dział powstańcy rozpoczęli odwrót. Na tyłach cofających ukazały się niemieckie samochody pancerne. Ze 180 żołnierzy, którzy rozpoczęli natarcie poległo 120, w tym niemal wszyscy dowódcy: ppor. „Słoń", ppor. „Rosomak" (Edward Ambroziewicz), ppor. „Korab" (Kazimierz Kozieradzki), ppor. „Harlej" (Wiktor Jakubowski), ppor. „Zaskroniec" (Bohdan Świderski), pchor. „Elektryk" (Kazimierz Glinka), pchor. „Jarząbek" (Roman Pankiewicz), Niemcy, wyroiwszy się z lotniska, podobijali rannych.

Niedobitki zgrupowania rozproszyły się po okolicy; kilkunastu z ppor. Brodniewskim wycofało się na Mokotów. Mała grupa przedostała się do Puszczy Kampinoskiej. Ci, którzy nie dotarli na koncentrację, brali udział w innych ugrupowaniach powstańczych. Chłopcy z biało-czerwonymi szachownicami na czapkach pracowali w słynnej wytwórni granatów przy ulicy Hożej. Ppor. „Zdunin" (Zbigniew Brym), dowódca plutonu saperskiego, którego zadaniem było poprzedzać atak pułku „Garłuch" na Okęcie, nie zdążył wraz ze swoimi ludźmi dotrzeć na miejsce zbiórki. Uwikłany w walce z niemiecką żandarmerią w rejonie ulicy Żelaznej, pozostał dowódcą Dworca Pocztowego przy Alejach Jerozolimskich. Ta słynna powstańcza reduta nie była zdobyta przez Niemców do końca powstania.

Okęcie pozostało w rękach Niemców. Położenie lotniska w pobliżu celu bombardowań, jakim stała się powstańcza Warszawa, pozwoliło Niemcom na używanie stosunkowo niewielkiej ilości maszyn.

6 września na Okęciu zjawił się SS-Gruppenführer Heinz Rheinefarth, kat ludności Woli i Starego Miasta. Tego samego dnia Reinefarth, w towarzystwie owego „asa" wystartował nad płonącą Warszawę, aby z pokładu samolotu nurkującego oglądać dzieło zniszczenia.

★

Drugim lotniskiem w okresie wojny stały się Bielany. Zadaniem opanowania tego, również niezwykle ważnego punktu strategicznego na północy miasta obarczono VII obwód podmiejski AK. Po załamaniu się pierwszego ataku o godzinie 17, dowódca oddziałów powstańczych w Kampinosie kpt. „Szymon" (Józef Krzyczkowski) powziął decyzję ponownej koncentracji i zorganizowania drugiego natarcia tym razem na przełomie dnia i nocy oraz od innej strony — od Młocin.

Szturm nastąpił 2 sierpnia o świcie. Do walki ruszyło ponad 900 powstańców, w tym dwie kompanie por. „Janusza", dwie kompanie por. „Dźwiga" (Witolda Pełczyńskiego) oraz odwód por. „Olzy" i por. „Dana". W skład grupy nacierającej wchodziło także ugrupowanie partyzanckie kawalerii, przybyłe z Nowogródczyzny pod dowództwem por. „Doliny" (Adolf Pilch). Na skraju lotniska doszło do decydującej bitwy. Początkowo cofający się Niemcy przeszli do kontrataku, wprowadzając do walki samochody pancerne i moździerze. Kilkadziesiąt samolotów poderwało się z lotniska, odlatując na północ. Część z nich zawróciła, ostrzeliwując powstańców z broni pokładowej.

Bój trwał do godziny 9 rano. Po zranieniu kpt. „Szymona" dowództwo objął por. „Dolina", który widząc zbliżanie się nieprzyjacielskiej broni pancernej zarządził odwrót do puszczy. Osłaniająca natarcie kawaleria spaliła w zasadzkach pod Burakowem i Pieńkowem 16 samochodów, zabijając ich załogi i zdobywając broń. Została jednak zepchnięta z szosy modlińskiej przez czołgi nieprzyjaciela.

Brak odpowiedniej ilości broni, amunicji i „drugiego frontu" od strony Żolborza zaważył na niepowodzeniu. W walce zginęło ponad 30 powstańców a kilkudziesięciu zostało rannych.

★

Były to dni, kiedy żołnierz powstańczy patrzył z utęsknieniem w niebo i nie mógł pojąć, dlaczego pomoc z powietrza nie przychodzi. Wydaje się wątpliwe, aby gen. Bór-Komorowski nie znał decyzji rządu brytyjskiego w sprawie ewentualnej pomocy powietrznej dla Warszawy. Nic też dziwnego, że kiedy w pierwszych dniach sierpnia w depeszach radiowych do Londynu prosił o natychmiastową osłonę lotniczą, zbombardowanie lotnisk i przysłanie Polskiej Brygady Spadochronowej, nie otrzymał żadnej odpowiedzi. Bowiem już 27 lipca brytyjski podsekretarz stanu Cadogan oświadczył przedstawicielowi polskiego rządu w Londynie:

„Nie byłoby rzeczą możliwą przerzucenie brygady spadochronowej aż do Warszawy bez ryzykowania nadmiernych strat. Wysłanie eskadr myśliwców na lotniska w Polsce stanowiłoby również długi i skomplikowany proces, który musiałby być w każdym razie uzgodniony z rządem radzieckim. Jeśli chodzi o zbombardowanie lotnisk warszawskich, to Warszawa znajduje się poza normalnym zasięgiem operacyjnym bombowców RAF".

I am afraid therefore — kończył swoją wypowiedź angielski dygnitarz. Czyli — żałujemy, nic się nie da zrobić. Okazało się wkrótce potem, że rząd Jego Królewskiej Mości łaskawie zezwolił ginąć bohaterskim lotnikom nad płonącą Warszawą. Zasobniki z bronią i amunicją zrzucane za cenę życia polskich, angielskich i południowoafrykańskich lotników przedłużyły jedynie agonię miasta. Na większą operację lotniczą zgody nie było. Za inną operację, tę z ziemi nie z powietrza, nazwaną potem szaleńczym szturmem na warszawskie lotniska zapłaciło życiem ponad 150 żołnierzy powstania.

STANISŁAW KOPF

...RSZAWY

Amerykańskie bombowce odlatują znad Warszawy po dokonaniu zrzutów.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Radzieccy** spadochroniarze ustanowili ogółem w roku ubiegłym 39 rekordów ZSRR, spośród których aż 35 jest jednocześnie rekordami międzynarodowymi. Najwięcej rekordów padło w skokach grupowych mężczyzn. Czterokrotnie lądowali radzieccy skoczkowie w samym centrum koła: w skoku grupy 5 osób na celność lądowania z wysokości 600 m i w kombinowanych skokach grup 5-osobowych na celność lądowania z wysokości 600 m, 1 000 m i 1 500 m. Doskonały wynik uzyskała dziewięcioosobowa grupa w kombinowanym skoku z wysokości 1 500 m — tylko 1 cm średniej odległości od środka koła. Spośród 111 zarejestrowanych rekordów ogólnokrajowych we wszystkich konkurencjach — 79 jest rekordami międzynarodowymi FAI. Z tej liczby 43 rekordy ustanowiły kobiety.

KARAIBSKA STEWARDESSA

Urocza stewardessa linii ALM (Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij — Antylskie Linie Lotnicze), jedna z wielu latających na samolotach Fokker F-27-500, łączących wszystkie główne miasta egzotycznego archipelagu Holenderskich Antylli, na Morzu Karaibskim.

SPORT SAMOLOTOWY

● **Komisja** samolotowa FAI postanowiła na swym ostatnim posiedzeniu w Paryżu, iż co dwa lata będą organizowane Samolotowe Mistrzostwa Świata. Przeprowadzenie pierwszych tego rodzaju mistrzostw powierzone zostało Aeroklubowi Włoch, który zobowiązany został do opracowania odpowiedniego regulaminu i przedstawienia go FAI, w celu zatwierdzenia. Przewiduje się, iż program mistrzostw będzie zawierał lot po trzech trasach rajdowych, zawierających zadania nawigacyjne i pilotażowe.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

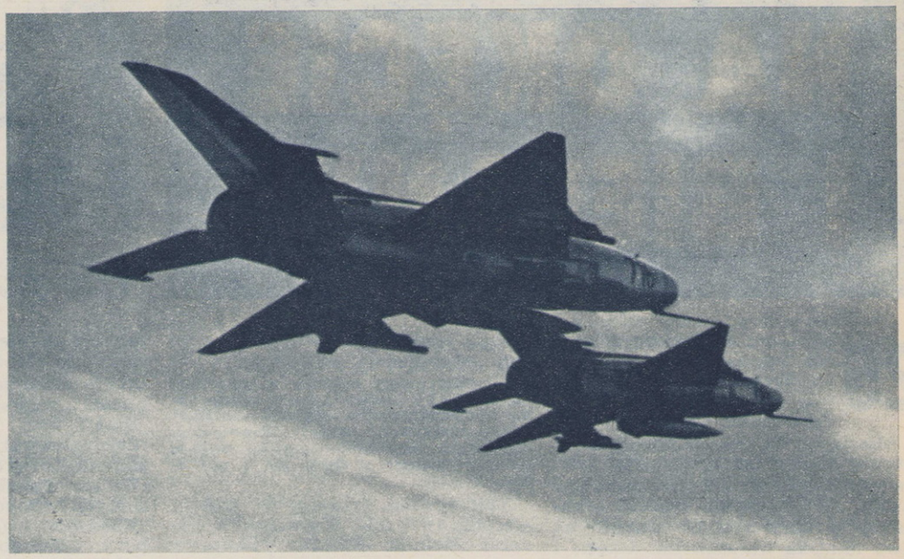
● **Pierwszy** na świecie naddźwiękowy samolot pasażerski, radziecki Tu-144, znajduje się obecnie w produkcji seryjnej — oświadczyli na konferencji prasowej dla dziennikarzy zagranicznych rzecznicy radzieckiego lotnictwa komunikacyjnego. Konferencja odbyła się na międzynarodowym lotnisku moskiewskim Szeremietiewo.

● **W zakładach** Fairchild/Hiller zbudowany został nowy samolot pasażerski „Metro". Zabiera on 22 pasażerów, wyposażony jest w dwa silniki turbośmigłowe i osiąga prędkość maksymalną 480 km/h.

● **Czechosłowackie** linie lotnicze CSA zawarły z radziecką centralą handlu zagranicznego Aviaexport umowę na zakup trzech odrzutowych samolotów pasażerskich dalekiego zasięgu Il-62. Po „Aerofłocie" CSA będą drugim towarzystwem komunikacji lotniczej, dysponującym tego typu 186-miejscowymi samolotami. Czechosłowacja zakupuje prawie 15 procent eksportowanych przez Aviaexport samolotów i śmigłowców. Związek Radziecki — zakupuje natomiast w CSRS instalacje lotniskowe i radiową aparaturę nawigacyjną.

● **Podpisana** została umowa między CSRS i Kanadą, zgodnie z którą samoloty linii CSA od roku 1970 raz w tygodniu latać będą z Pragi do Montrealu i Nowego Jorku, zaś samoloty kanadyjskich linii Air Canada raz w tygodniu latać będą na trasie Toronto — Montreal — Bruksela — Praga.

● **Jugosłowiańskie** linie JAT zawarły z belgijskimi liniami SABENA umowę o komunikacji na trasie Belgrad — Zagrzeb — Frankfurt n/M — Bruksela. Na linii latać będą 2 razy w tygodniu „Caravelle" JAT.



Lotnictwo wojskowe Niemieckiej Republiki Demokratycznej wyposażone jest w najnowocześniejsze, naddźwiękowe samoloty bojowe. Potężnie uzbrojone, wraz z innymi rodzajami wojsk czuwają one na straży zdobyczy pierwszego w historii socjalistycznego państwa niemieckiego.
Zdjęcie: „Aerosport"

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Bońskie** ministerstwo obrony zamówiło ostatnio w największym koncernie lotniczo-rakietowym NRF — Boelkow — Messerschmitt — Blohm — 50 odrzutowców „Starfighter", budowanych tam na licencji amerykańskiej. Koszt tej transakcji wynosi 300 milionów marek. Równocześnie przygotowywane jest zamówienie na konstrukcję 133 wojskowych śmigłowców transportowych.

● **Okrzyczane,** rzekomo rewelacyjne amerykańskie samoloty bojowe o zmiennej geometrii skrzydeł F-111, okazały się kompletnym niewypałem. Przemysł lotniczy USA ma coraz większe kłopoty ze sprzedażą tego typu maszyn. Państwem, które pierwsze unieważniło zawartą uprzednio transakcję na zakup F-111, była Wielka Brytania. Najprawdopodobniej w jej ślady pójdzie Australia. Decyzja w tej sprawie zapadnie przed końcem bieżącego roku.

RÓŻNE

● **Do celów** zwalczania pożarów z powietrza kanadyjskie zakłady Canadair zbudowały specjalny samolot — amfibię CL-215A, wyposażoną w dwa silniki po 2 100 KM. Przy ciężarze własnym 18 825 kG amfibia ta może zabrać w swych zbiornikach 180 000 litrów wody i zrzucić ją na ognisko pożaru, znajdujące się w odległości 225 km od bazy samolotu.

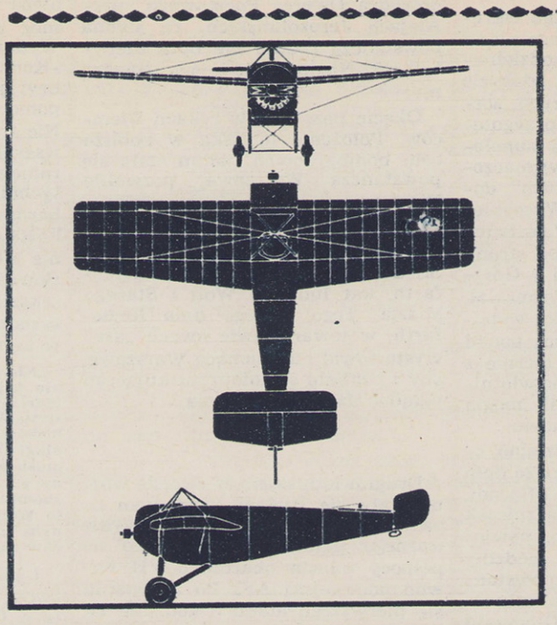
LAMUS samolotów

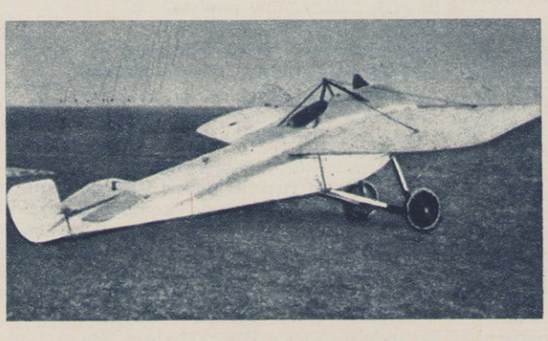
PONNIER D-III

SAMOLOT z pionierskich lat lotnictwa francuskiego. Przeznaczenie jego było dość oryginalne. Miał pełnić funkcję maszyny dla swego rodzaju „kawalerii powietrznej". Służył jednak tylko do rozpoznania powietrznego. W roku 1913 samolot ten zajął drugie miejsce w wyścigu o puchar Gordon-Bennetta, osiągając prędkość 197,500 km/h (pierwsze miejsce — 200 km/h). Samolot powstał w Reims. Konstruktorem jego był inż. Paguy, który wraz z dyrektorem zakładów Hanriota — Ponnierem zrealizował budowę D-III. Do napędu samolotu zastosowano popularny wówczas silnik rotacyjny Gnome o mocy 160 KM.

Podstawowe dane: Rozpiętość — 7 m, długość — 5,45 m, ciężar własny 320 kG, ciężar całkowity 490 kG, prędkość max. 210 km/h, prędkość przelotowa — 120 km/h, czas wznoszenia na wysokość 500 m — 5 minut, zasięg — 500 km.

P. E.
(Wg „Aviation Magazine")

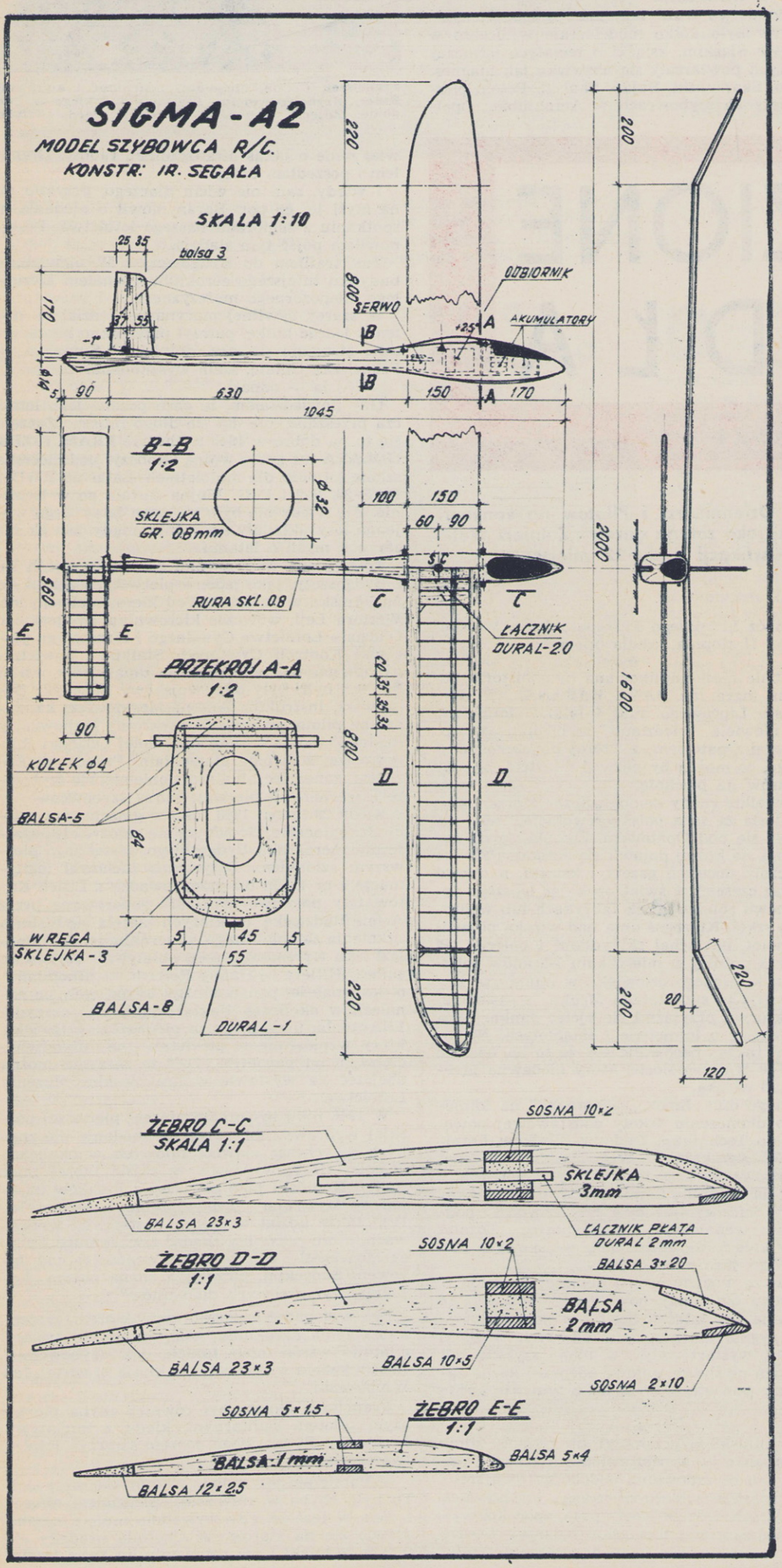




PAMIĄTKI Z ZIEMI

„Ludzie z planety Ziemia stanęli na Księżycu po raz pierwszy w lipcu 1969 r. Przybyliśmy tu w imię pokoju dla całej ludzkości" — tak brzmi napis na plakietce, którą załoga „Apollo-11" zostawiła na powierzchni Księżyca. Z prawej — plakietka „Apollo-11"

SIGMA MODEL SZYBOWCA R/C



Model ten wykonałem specjalnie na słabe i średnie wiatry, jakie często panują na zboczu. Model w poprzedniej wersji był typowym modelem klasy A—2, z powiększonym sterem kierunku i obciążeniem 14 g na dcm². Wykazywał dobre własności lotne. Przy bardzo słabych wiatrach można było żeglować na zboczu, lecz silniejsze podmuchy powodowały zepchnięcie modelu za zbocze z powodu małej prędkości. Obecna wersja modelu pozwala na używanie większej aparatury, normalnych akumulatorów, co zwiększa pewność latania w porównaniu z poprzednią subminiaturową aparaturą.

Model wykazuje dobre własności lotne, jak: małe opadanie (około 0,4 m przy V=7 m/sek), dobrą stateczność podłużną i poprzeczną. Wykazuje też dobre własności manewrowe; można wykonywać ciasne, płaskie zakręty bez straty wysokości. Potwierdzeniem właściwości modelu jest uzyskanie pierwszego miejsca na tegorocznych Ogólnopolskich Zawodach Modeli Zdalnie Sterowanych na Zboczu, w Ustrzykach Dolnych.

Konstrukcja modelu

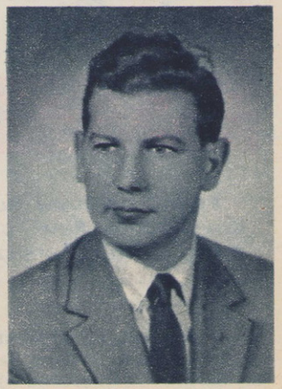
Model jest konstrukcji balsowo-sosnowej. Płat balsowy z dźwigarami sosnowymi, posiada szufladki sklejkowe dla łącznika, z duralu grubości 2 mm. Przykadłubowe żebra wykonane zostały ze sklejki grubości 3 mm. Płat kryty jest dwukrotnie papierem japońskim i cellonowany. Statecznik poziomy balsowy z dźwigarem sosnowym, kryty jednokrotnie papierem japońskim i cellonowany. Kadłub typu (jajko na kiju) stanowi rura sklejkowa grubości 0,8 mm, z przodu oklejona deskami balsowymi grub. 5 mm. Część przednia kadłuba aż do rury kryta jest włóknem szklanym na żywicy epoksydowej Epidian — 5.

Dane modelu

Rozpiętość — 2000 mm. Długość kadłuba — 1045 mm. Powierzchnia płata — 29,20 dcm². Powierzchnia stat. poz. — 4,8 dcm². Powierzchnia całkowita — 34,00 dcm². Ciężar modelu — 400 g. Ciężar aparatury — 300 g. Ciężar całkowity modelu — 700 g. Obciążenie pow. nośnej — 21 g/dcm².

IRENEUSZ SEGAŁA

20-LECIE PRACY Z MŁODZIEŻĄ



Henryk Zawal urodził się 17.IV.1923 r. w Poznaniu. Modelarstwem lotniczym rozpoczął się zajmować w 1936 r. w modelarni lotniczej Kolejowego Przysposobienia Wojskowego, gdzie pod kierunkiem nieżyjącego już Wacława Kurasza rozpoczął stawiać pierwsze kroki.

Dzięki swej pasji i wielkiemu umiłowaniu lotnictwa, wybija się wkrótce na czoło modelarzy. W roku 1937 startuje w zawodach okręgowych modeli latających w kategorii modeli szkolnych K. Błaszczyńskiego. Zajmuje I miejsce i tym samym eliminuje się na zawody ogólnopolskie do Kielc. W Kielcach zajmuje III punktowane miejsce. W roku 1938 na zawodach okręgowych w Gnieźnie zajmuje znowu I miejsce i zostaje delegowany na zawody ogólnopolskie do Stanisławowa, gdzie zajmuje II miejsce.

Rozpoczętą karierę sportową i techniczną przerwała wojna, którą spędza na robotach przymusowych w Niemczech. Po powrocie do kraju w 1945 r. uzupełnia swe wykształcenie zawodowe i m. in. pracuje w Technikum Łączności, równocześnie zajmując się modelarstwem lotniczym.

W roku 1946 startuje na Okręgowych zawodach w Poznaniu i zajmuje II miejsce, kwalifikując się na I po wojnie zawody ogólnopolskie do Warszawy, gdzie startuje z modelem szkolnym „Orlątko" konstrukcji red. Pawła Elszteina i zajmuje I miejsce. W roku 1947 startuje na zawodach Okręgowych w trzech kategoriach, zajmując chlubne trzy pierwsze miejsca i eliminując się przez to do ekipy na ogólnopolskie zawody w Poznaniu, gdzie zdobywa II i III miejsce. W roku następnym zajmuje znów czołowe miejsca w zawodach okręgowych i ogólnopolskich oraz podnosi swą wiedzę teoretyczną i praktyczną na kursach specjalistycznych. Wysiłki, osiągnięcia i zapał Henryka Zawala zostają właściwie ocenione. W roku 1949 zostaje powołany do kadry małego lotnictwa i po raz pierwszy reprezentuje kraj na I Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających państw demokracji ludowych w Budapeszcie. Startuje tam w trzech kategoriach: Wakefield, Hydro oraz modelach odrzutowych. W kategorii wodnopłatowców zajmuje IV miejsce punktowane i bije rekord Polski z 1938 roku, ustalony przez naczelnika modelarstwa lotniczego Kazimierza Błaszczyńskiego.

Następne lata przynoszą jemu szereg dalszych wspaniałych wyników, w efekcie czego dalej reprezentuje kraj na Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających w Poznaniu (1951 r.), gdzie zajmuje I miejsce w kategorii modeli — hydro, w roku 1954 na zawodach międzynarodowych w Moskwie zajmuje VII miejsce w kategorii modeli odrzutowych, a w Pradze czeskiej w 1955 r. zajmuje V miejsce.

Przez szereg następnych lat Henryk Zawal zawsze znajduje się w czołówce zawodników polskich, ale zainteresowania swoje i osiągnięcia stara się teraz przekazać następnemu pokoleniu młodych konstruktorów i sportowców. Zajmuje się pedagogiką na terenie pracowni modelarskich i w Technikum Łączności.

Życzliwością swoją, uczynnością koleżeńską jak i wielkim doświadczeniem, którym zawsze się chętnie dzieli, wychowuje młodych miłośników skrzydlatej Polski i daje przykład kolegom instruktorom, jak należy wiązać własne cele i ambicje z zadaniami zawodowymi i potrzebami społecznymi.

W 20 rocznicę pracy pedagogicznej, organizacyjnej i społecznej — wspaniałemu sportowcomi i żarliwemu pedagogowi i społecznikowi składamy serdeczne gratulacje i życzymy jeszcze wielu sukcesów na niwie zawodowo-społecznej jak i wiele zadowolenia w życiu prywatnym.

A. G.

ODNALEZIONE SKRZYDŁA

Ppłk JAN BUDZIŃSKI

Artykuł napisany na VIII Samolotowym Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów na konkurs dziennikarski. Autor artykułu i kpt. pil. Jan Górecki jako załoga gazety „Żołnierz Wolności" i Wojsk Lotniczych zajęła w ostatecznej klasyfikacji rajdu 12 miejsce.

SZEDŁEM rozgoryczony skrajem lotniska. Zrobiłem ładnych parę setek kilometrów po to tylko, żeby na miejscu dowiedzieć się, że bohatera tak ciekawie zapowiadającego się reportażu dawno już w jednostce nie ma. Poznałem go parę miesięcy temu. Porucznik **WIESŁAW URBANIK**, młody technik lotniczy, jednocześnie działacz młodzieżowy, zrobił na mnie wówczas sympatyczne wrażenie. Gdy zapytałem, jak trafił do wojsk lotniczych, powiedział pół żartem:

— To już u nas taka tradycja rodzinna.

Okazało się, że jego ojciec w czasie wojny latał jako strzelec-obserwator w 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków".

Ci ludzie — ojciec i syn — reprezentowali dwa pokolenia: jedno związane z narodzinami ludowego lotnictwa i drugie, które współtworzyło jego współczesność. Czyż na kanwie ich losów — myślałem — nie można by pokusić się o pokazanie źródeł tej pasji, która pcha ludzkość do naśladowania ptaków, czy nie można by zarazem przedstawić tego, co w lotnictwie wojskowym osiągnęliśmy w ciągu ostatnich 25 lat?

I oto moje plany nie mogły być zrealizowane. Zamiast poszukiwanego bohatera reportażu, przedstawiono mi jakiegoś młodego pilota, który dopiero przed trzema miesiącami ukończył Oficerską Szkołę Lotniczą, i niewiele starszego inżyniera, który, jak sam mówił, urodził się w zabitej deskami kieleckiej wiosce.

Chłopcy byli sympatyczni, ale co o nich mogłem napisać? Ppor. pil. III klasy **LESZEK TYŁA** nalatał dopiero 30 godzin i to nie na „szybkich", jak nazywają w jednostce dumę naszych skrzydeł, ultranowoczesne myśliwce bombardujące Su-7, lecz na zwykłych Lim-2. W tym czasie, gdy ojciec Urbanika bombardował hitlerowskie pozycje pod Warszawą, nie było go nawet na świecie, a jego rodzice znajdowali się na robotach w Niemczech.

Do lotnictwa trafił tak, jak tysiące innych. Najpierw było kółko modelarskie w liceum w Gorzowie Śląskim, książki o tematyce lotniczej, w których powtarzały się nazwiska jak magnes: Żwirko, Skarżyński, Bajan, Skalski. Potem pierwsze loty na szybowcach w Aeroklubie Opolskim, obóz Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I i II stopnia, szkoła oficerska.

★

Podobnie nieskomplikowana była historia porucznika mgra inż. **JANA BARANA.** W roku Manifestu Lipcowego miał 4 lata. O lotnictwie wtedy niewiele wiedziano w biednej wiosce gdzieś pod Opatowem, z której do czegoś najbliższego, co można by nazwać miastem, było 30 kilometrów na piechotę.

Ale wielkie ruchy demograficzne i przemiany, jakie niosła za sobą polska rewolucja, nie zatrzymały się pod Opatowem. Zaczęło się od nowej drogi, na której pojawił się autobus PKS, do wsi zaczęły docierać gazety i książki, a młodzi szli coraz częściej w świat, szukając lepszego życia w nowo zbudowanych fabrykach lub wędrowali do szkół. Któregoś dnia nad wioską pojawił się samolot, pomachał skrzydłami i poleciał. W jakiś czas później w mieszkaniu Baranów zobaczył Janek młodego człowieka w mundurze lotniczym. Był to syn starego Mruka z sąsiedniej wsi, z którym przyjaźnił się ojciec Janka. Opowiadał dziwy o lotnictwie i samolotach. Nie omieszkał także pochwalić się, że to on właśnie siedział w tym samolocie, który niedawno przeleciał nad wioską.

I od tego dnia Janek „zachorował" na lotnictwo. Po ukończeniu szkoły podstawowej powędrował do Technikum Budowy Silników Lotniczych. W Aeroklubie Wrocławskim ukończył kurs szybowcowy i spadochronowy. A potem wylądował na Wydziale Lotniczym Wojskowej Akademi Technicznej. Już dwa lata dowodzi pododdziałem technicznym w jednostce. Działał także w kole SiMP złożonym z wojskowych lotników. Jest jego kronikarzem...

Co jeszcze mogłem o nich napisać? Że mają w swym ręku doskonały nowoczesny sprzęt? Że potrafią na nim latać w dzień i w nocy? Że wystarczy sygnał alarmu, by z ukrytych w ziemi stanowisk wystartowały w niebo szybkie jak błyskawica myśliwce, gotowe odeprzeć każde zagrożenie z powietrza? Przecież o tym wie każde dziecko!

★

...Nad lotniskiem przetoczył się grzmot silników. Stanąłem na skraju zielonej murawy i patrzyłem, jak do lądowania podchodzą dwa srebrzyste myśliwce z biało-czerwoną szachownicą na skrzydłach. Gdy dotknęły pasa, spod kół wykwitły jednocześnie niebieskie dymki. Ludzie wracali na ziemię. Ten moment zawsze przyprawiał mnie o jakąś niezrozumiałą radość. Drgnąłem i poszedłem dalej.

I wtedy, sam nie wiem dlaczego, przyszło mi na myśl to, co por. Baran mówił o niedawnym spotkaniu z seniorami naszego lotnictwa. Postanowiłem pójść tym śladem.

Tak trafiłem do Bydgoszczy. W niewielkim budynku tutejszego aeroklubu poznałem szczupłego, niepozornego mężczyznę.

W szarej, cywilnej marynarce siedział za stołem i jedząc bułkę, patrzył przez okno na zamazane strugami deszczu lotnisko. Spytałem o Franciszka Gołatę, szefa wyszkolenia.

— To ja — odparł.

Gdy powiedziałem, że chcę poznać jego lotniczą przeszłość, nie dał się długo prosić. Zaczęło się to na dobre w 1945 r. chociaż **FRANCISZEK GOŁATA** tuż przed wojną ukończył podoficerską szkołę lotniczą dla małoletnich. Latał na RWD-8 PWS-26, P-7 i P-11. Wojna zastała go w Dęblinie. Ale wtedy nie było na czym latać. Jego wojenne losy układały się różnie, nigdy jednak nie zarzucił myśli o lataniu.

Toteż kiedy w 1945 roku Niemcy wynieśli się z Bydgoszczy, jako jeden z pierwszych zgłosił się na lotnisko w Fordonie. Pod kierownictwem inż. Wiktora Leji, wówczas kierownika Bydgoskiego Oddziału Lotnictwa Cywilnego i kierownika placówki Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, z garstką takich jak on zapaleńców, wśród których byli: były pilot wojskowy Benedykt Dąbrowski, instruktor Antoni Markiewicz, kandydat na pilota, późniejszy trzykrotny szybowcowy mistrz Pomorza i zdobywca Złotej Odznaki Szybowcowej z dwoma diamentami Franciszek Różański, zabezpieczali stare, poniemieckie szybowce i uruchamiali pierwsze kursy szybowcowe.

Kiedy 28 lutego 1946 roku w gmachu przy ulicy Jagiellońskiej 39 odbyło się założycielskie zebranie Aeroklubu Bydgoskiego, został jego pierwszym członkiem. Dotychczas zachował legitymację z nr 1. On też przeprowadził z Lisich Kątów trzy poczciwe „Pociaki" podarowane przez Armię Radziecką, od których zaczęła się historia szkolenia samolotowego w aeroklubie. On odnalazł i po wyremontowaniu oblatywał szybowiec pilotki Hitlera — Hanny Reitsch — „Rheinland" o doskonałości ponad 33. Był wśród tych, co odnaleźli w okolicach Nakła oryginalne skrzydła Lilienthala, uważanego za pierwszego człowieka, który wzniósł się w powietrze na urządzeniu cięższym od powietrza. Dziś te skrzydła można obejrzeć na wystawie w krakowskim Muzeum Lotnictwa.

W 1946 roku był organizatorem pierwszej polskiej wyprawy, obliczonej na zbadanie nie znanych dotychczas zjawisk falowych w okolicach Jeleniej Góry, wyprawy, w czasie której pilot Stefan Kopiński jako pierwszy z Polaków uzyskał na szybowcu przewyższenie 3 250 metrów. Brał także udział w dwóch następnych wyprawach, które pozwoliły zbadać tzw. chmurę stojącą Moazagotl i odkryć prądy wznoszące nad Jeżowem Sudeckim, późniejszą znaną polską „kopalnią szybowcowych diamentów".

Dziś jest nadal czynnym instruktorem, szefem wyszkolenia aeroklubu, który wyszkolił tysiące pilotów, wśród nich takich, jak szybowcowy mistrz świata z 1964 roku w klasie otwartej Jan Wróblewski.

Franciszek Gołata był również chyba pierwszym pilotem sanitarnym, kiedy z inicjatywy Aeroklubu Bydgoskiego zaczęto tworzyć lotnictwo sanitarne.

— Pamiętam — mówi — mój pierwszy lot. To było chyba w 1947 roku. Siedziałem akurat z żoną w teatrze, gdy wywołano mnie i kazano stawić się na starcie. W Chełmie urodziły się trzy wcześniaki i dla ratowania im życia trzeba

Franciszek Gołata, długoletni instruktor i kierownik Szkoły Szybowcowej im. Czesława Tańskiego w Fordonie. Zdjęcie wykonane w latach pięćdziesiątych.

Benedykt Dąbrowski, były pilot 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, walczył w czasie kampanii wrześniowej jako pilot myśliwski Brygady Pościgowej. Pod jego dowództwem oddział lotniczy AK, po krótkiej i zdecydowanej walce, dnia 23 stycznia 1945 r. opanował lotnisko bydgoskie uniemożliwiając jego zniszczenie przez hitlerowców. Zdobyto wówczas 68 samolotów niemieckich, 28 spadochronów i dużą ilość sprzętu lotniczego. Pięć dni po przybyciu władz radzieckich Benedykt Dąbrowski został komendantem lotniska bydgoskiego, z którego startowały do lotów bojowych pułki „Warszawa" i „Kraków".

było natychmiast przewieźć je do szpitala w Warszawie...

— To były piękne pionierskie lata — mówię z podziwem, patrząc na tego skromnego człowieka.

— Tak, to się pamięta...

★

A jednak ani Franciszek Gołata, ani nawet inżynier Leja nie byli pierwszymi na bydgoskim lotnisku. Leży oto przede mną wycinek z gazety, a w nim komunikat ówczesnej agencji prasowej „Polpress" z 1945 roku. Czytam w nim: „Nad lotniskiem bydgoskim powiewa już biało-czerwony sztandar. Zatknęła go tam 23 stycznia garstka młodych patriotów, którzy pod wodzą pilota **BENEDYKTA DĄBROWSKIEGO**, po krótkiej i zaciętej walce, uzbrojeni jedynie w ręczne karabiny i granaty, o zmroku opanowali port lotniczy. Zaznaczyć wypada, że był to jedyny w Polsce wypadek opanowania lotniska przez grupę młodzieży".

Autobus PKS zatrzymuje się w Wyżysku, tuż obok niepozornego budyneczku, w którym mieści się wydział Budownictwa Urbanistyki i Architektury Powiatowej Rady Narodowej. Tu w niewielkim ciasnym pokoiku, w którym na stołach piętrzą się stosy planów i projektów budowlanych, pracuje od kilku lat inż. architekt **ZBIGNIEW KUBIS**. Wciąż młody, mimo czterdziestki na karku, potężnie zbudowany i naładowany energią. Pod jego kierownictwem działa 30-osobowy zespół weryfikujący i sporządzający projekty, dzięki którym pomorska wieś zmienia swoje oblicze.

— Nie projektuje się dziś wiejskiego domu bez łazienki — mówi inżynier, jakby chcąc podkreślić wielkość naszych dwudziestopięcioletnich dokonań na wsi polskiej.

Swego czasu był projektantem wystawy rolniczej w Głogowie, głównym projektantem wykonywanej metodami uprzemysłowionymi budowy w Tychach. Opowiada o tym, gdy pytam, co robił w czasie ostatnich 25 lat. W wolnych chwilach maluje i pisze wiersze. Wystawa jego akwarel, poświęconych walce i martyrologii narodu polskiego, wędruje teraz po szkołach województwa. Jest wśród tych akwarel jedna szczególnie mu droga; przedstawia ona dwóch młodych chłopców wieszających biało-czerwoną chorągiew na wieży meteorologicznej lotniska w Bydgoszczy.

Jednym z tych chłopców, choć nigdy o tym nie mówi, był on sam.

— Zanim do tego doszło — powiada — zajmowaliśmy się małą dywersją i sabotażem, podkładaliśmy gwoździe pod koła niemieckich ciężarówek z wojskiem i malowaliśmy na murach bygoskich znak sierpa i młota.

★

To było w 1944 roku, w trzy miesiące po ogłoszeniu Lipcowego Manifestu. W tym samym czasie, gdy 2 Pułk Nocnych Bombowców, w którym służył ojciec por. Urbanika, pracowicie niszczył hitlerowską przeprawę pod Jabłonną, startując z lotniska w Woli Rowskiej. W tym samym czasie, gdy niewolnicy III Rzeszy, rodzice ppor. pil. Leszka Tyły, z nadzieją patrzyli na alianckie bombowce niosące wrogowi śmiertelny ładunek. Na gmachu Polizeipraesidium, przy Adolf Hitler Alee w Bydgoszczy, pojawiły się symbole sierpa i młota oraz wymalowany czarną farbą napis „Wir sind schon da" (my jesteśmy już tutaj). Podobne znaki pojawiły się w kilka dni później na tramwajach, na pomniku Fryderyka Wielkiego na Starym Rynku, a nawet na budce strażniczej przed gmachem gestapo.

Lotnisko Szkoły Szybowcowej im. Czesława Tańskiego w Fordonie. Instruktorzy tej szkoły przed wojną i po wojnie wyszkolili kilka tysięcy pilotów szybowcowych. Działalność szkoły zawieszono w 1963 roku.

Hitlerowcy nie mogli odkryć sprawców, sądzili, że to grupa radzieckich skoczków, którą zrzucono na ich tyły. Gdyby wiedzieli, że to, co spędziło im sen z oczu, jest dziełem kilku młodych, 15-letnich chłopców...

— Dywersja i sabotaż nie były naszym jedynym zajęciem — zwierza się inżynier Kubis. — Nasza grupa, której dowódcą był oficer lotnictwa Benedykt Dąbrowski, studiowała także tajniki lotnictwa. Tworzyli ją bowiem sami entuzjaści skrzydeł. Podręczniki i „ściśle tajne" instrukcje wykradał z lotniska pracujący tam mechanik **ALBIN KASPROWICZ**, lotniczej nawigacji uczyli się na uzyskanych tą samą drogą wariometrach, busolach i szybkościomierzach. Przygotowywali się od dawna do wyzwolenia lotniska. Matka kolegi inżyniera Kubisa, **ZDZISŁAWA KACZMARCZYKA**, szyła im opaski i biało-czerwoną flagę. Dąbrowski zaś uczył ich posługiwania się niemiecką bronią.

★

23 stycznia, gdy Niemcy zaczęli się wycofywać pod naporem Armii Radzieckiej, **DĄBROWSKI** ogłosił mobilizację. Przy 21-stopniowym mrozie, w zawiewie, skoczyli dwiema grupami ku lotnisku. Na Szubińskiej wpadli pod ogień broni maszynowej. W blokach oficerskich przy Żwirki i Wigury broniły się oddziały Volkssturmu, Volkspolizei i Arbeitsdienstu. Na lotnisku buszowali minerzy ze Sprengkommando, którzy mieli wysadzić w powietrze hangary. Zarzucili ich wiązką granatów i wdarli się do portu...

Po dwóch dniach wylądował pierwszy samolot z czerwoną gwiazdą. Pilot ze zdziwieniem patrzył na powiewającą nad lotniskiem biało-czerwoną chorągiew i zapytał, gdy podbiegli do niego:

— Wy czto, Polaki?

— Tak, Polacy... — odparli dotykając z czcią tego niepozornego, samotnego dwupłatowca, który zwiastował przecież tak długo upragnioną wolność i... rozpłakali się. Pułkownik Białyj, tak prawdopodobnie nazywał się pilot Po-2, z powagą przejął od nich lotnisko. W kilka dni później lądowały tu „Jaki" 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

A w 1946 roku Zbyszek wraz z innymi chłopcami z grupy ukończył pierwszy po wojnie kurs pilotażu samolotowego na Polu Ułańskim, tym samym, z którego ostrzeliwano ich, gdy zajmowali lotnisko, tym samym, na którym dziś wznoszą się kolorowe punktowce jednego z najbardziej nowoczesnych bydgoskich osiedli „Błonie". Potem w Ligocie Dolnej, na kursie pilotażu silnikowego w charakterze instruktora, poznał starego znajomego, por. **HORODECKIEGO** z 1 Pułku.

★

— Latam do dziś w Aeroklubie Bydgoskim. I będę latał — podkreśla z naciskiem inż. arch. Kubis, gdy siedzimy w tym maleńkim biurze, do którego przyjeżdża codziennie z Bydgoszczy o godzinie 5 rano — to jest silniejsze ode mnie...

★

Napisałem, że Franciszek Gołata odnalazł skrzydła Lilienthala. To prawda. Ale te skrzydła odnalazł także każdy z nich. I inżynier Kubis, który wyzwalał w 1945 r. bydgoskie lotnisko i do dziś, choć jego losy potoczyły się inaczej niż pragnął, nigdy nie zdradził swej pasji do lotnictwa. I młodziutki podporucznik lotnictwa Leszek Tyła, który marzy o tym, by jak najprędzej latać na „szybkich". I porucznik mgr inż. Jan Baran, który odpowiada za sprzęt lotniczy o milionowej wartości, a jednocześnie lotnictwo traktuje jako hobby, tak samo jak kolekcjonowanie pamiątek związanych z jego historią.

I tysiące takich jak oni, których udziałem stało się spełnianie odwiecznego marzenia człowieka, by wznieść się w przestworza. Polska Ludowa otworzyła przed nimi szerokie możliwości realizacji tych marzeń. A oni, zaopatrzeni w liczącą już 50 lat, pełną chwały historię polskiego lotnictwa, wpisują do niej codziennie nowe karty.

Marzeniem wielu młodych entuzjastów lotnictwa jest latanie na samolotach o napędzie odrzutowym. Trzeba się jednak bardzo dobrze i dużo uczyć, aby uzyskać uprawnienia pilota wojskowego. Tylko najlepszym lotnictwo wojskowe powierza nowoczesny sprzęt lotniczy — w tym przypadku samoloty odrzutowe — milionowej wartości.

Zdjęcia: TM i J. Tobolski

DOUGLAS LI-2 ● OZNACZENIA

ŁĄCZNA liczba samolotów Li-2 używanych przez Polskie Linie Lotnicze LOT wynosiła 39, czyli Li-2 był typem najliczniej używanym w całym 48-leciu polskiej komunikacji lotniczej. Ponadto był to jedyny typ samolotu, który służył w PLL LOT aż 23 lata (1945—1967), a do lotów technicznych dla Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych służy do tej pory, czyli jest w użyciu w Polsce 25 lat.

Samolot Li-2 miał bardzo dobre właściwości pilotażowe i eksploatacyjne. Okres międzyremontowy płatowca wynosił 1 800 h, żywotność 5 600 h. Okres międzyremontowy silników wynosił 600—700 h, a żywotność 3 300 h. Zużycie paliwa przy nowych silnikach wynosiło 270 kG/h, a później wzrastało do 290—300 kG/h. W początkowych latach samoloty wykonywały średnio 300—500 h lotu rocznie, później osiągnięto średnią 832 h na rok.

Samoloty Li-2 Oddziału Lotnictwa Cywilnego od marca do lipca 1945 r. nosiły radzieckie znaki wojskowe, a od połowy lipca — polskie szachownice. Samoloty były malowane na kolor zielonooliwkowy (khaki) od góry i jasnoniebieski od spodu. Samoloty Li-2 używane od 1946 r. przez LOT były malowane na kolor srebrny, z czarnymi znakami rejestracyjnymi i czarnym godłem LOT-u na sterze kierunku. Niektóre samoloty miały na przodzie kadłuba malowane imiona. Na początku lat pięćdziesiątych część samolotów Li-2 została przemalowana na kolor ciemnozielony od góry i jasnoniebieski od spodu, otrzymując białe znaki rejestracyjne, napis Polskie Linie Lotnicze LOT nad oknami kabiny pasażerskiej i biało-czerwoną flagę na sterze kierunku, zaś godło LOT-u na stateczniku. Natomiast pozostałe srebrne Li-2 otrzymały wzdłuż kadłuba pod oknami granatową linię zakończoną na przodzie głową lotowskiej czapli, napis PLL LOT nad oknami i biało-czerwoną flagę na usterzeniu. Po 1956 r. wszystkie LOT-owskie Li-2 otrzymały nowe malowanie, srebrne, z górą kadłuba białą dla zmniejszania nagrzewania kabiny przez promienie słoneczne. Wzdłuż kadłuba poprzez okna namalowano niebieski pas, a na bokach przodu kadłuba zmodyfikowaną LOT-owską czaplę z jednym odgiętym do tyłu skrzydłem. Na usterzeniu umieszczono znak LOT-u i biało-czerwoną flagę. Znaki rejestracyjne otrzymały biało-czerwoną obwódkę. Samolot Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych został pomalowany na biało-pomarańczowo, z tzw. słońcem na skrzydłach (typowym dla maszyn akrobacyjnych) oraz z czerwonym orłem na białej tarczy, umieszczonym na usterzeniu pionowym.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

SAMOLOTY LI-2 W POLSCE

LP.	NR. FABR.	ZNAKI REJESTR.	LATA UŻYTKOWANIA
1	1842 2702	SP-LAA	
2	1842 2703	SP-LAB	
3	1842 2704	SP-LAC	
4	1842 2705	SP-LAD	
5	1842 4001	SP-LAE	
6	1842 4004	SP-LAF	
7	1842 3202	SP-LAG	
8	1842 3201	SP-LAH	
9	1842 4005	SP-LAI	
10	1842 4002	SP-LAK	
11	1842 4008	SP-LAL	1)
12	1842 2610	SP-LAM	
13	1842 4006	SP-LAN	
14	1842 4007	SP-LAO	
15	1842 3204	SP-LAP	
16	1842 4003	SP-LAR	2)
17	1842 3203	SP-LAS	
18	1842 3205	SP-LAT	
19	1842 3206	SP-LAU	
20	1842 4009	SP-LAW	
21	18422000	SP-LBA	
22	18419802	SP-LBB	
23	18419010	SP-LBC	
24	18419804	SP-LBD	
25	18420203	SP-LBE	
26	18420205	SP-LBF	
27	18418308	SP-LBG	
28	18419602	SP-LBH	
29	18419704	SP-LBI	
30	...	SP-LBK	
31	18438505	SP-LKA	
32	18439504	SP-LKB	
33	23441010	SP-LKC	
34	23441501	SP-LKD	
35	23442002	SP-LKE	
36	33444510	SP-LKF	
37	33444801	SP-LKG	3)
38	33444507	SP-LKH	
39	33444804	SP-LKI	

LATA UŻYTKOWANIA: 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969

UWAGI

1) USZKODZENIE 100% – 25.VIII.1960 K/GDAŃSKA

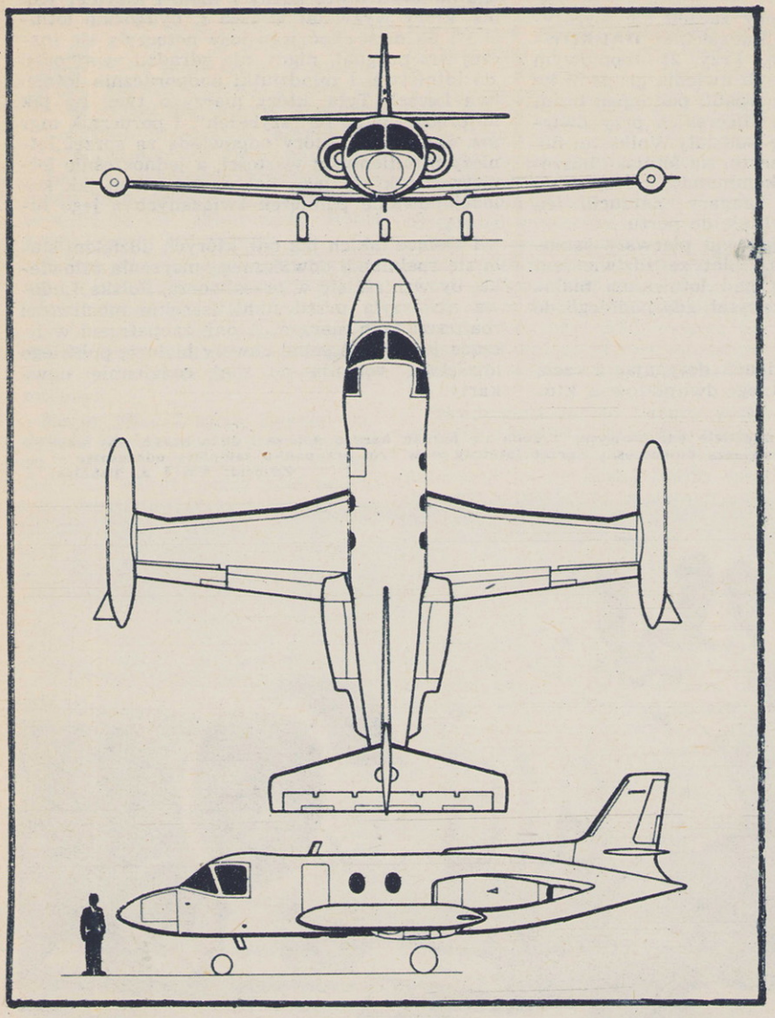
2) UŻYTY DO PRÓBY STATYCZNEJ W INSTYTUCIE LOTNICTWA W 1961 R.

3) PRZEKAZANY ZARZĄDOWI RUCHU LOTNICZEGO I LOTNISK KOMUNIKACYJNYCH

LATA PRODUKCJI:
- SAMOLOTÓW O ZNAKACH SP-LA... – 1942 R.
- SAMOLOTÓW O ZNAKACH SP-LB... – 1941 i 42 R.
- SAMOLOTÓW O ZNAKACH SP-LK... – 1943 i 44 R.

OBJAŚNIENIA: ==== – OKRES REMONTU, ▬▬ – OKRES STOSOWANIA DO OPYLANIA, ▌– SKASOWANY PO USZKODZENIU, ● – PRZEKAZANY.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



PIAGGIO — DOUGLAS PD-808 ● WŁOCHY — USA

JUŻ od kilku lat włoska wytwórnia Piaggio we współpracy z amerykańską wytwórnią Douglas pracują nad rozwojem lekkiego odrzutowego samolotu wielozadaniowego PD-808. Z dwóch zamówionych prototypów pierwszy został oblatany w sierpniu 1964 r. W wyniku prób do drugiego prototypu wprowadzono szereg zmian, powiększając zbiorniki, płetwę grzbietową, dając nowy kształt osłony kabiny, okien itp. Tak przerobiony drugi prototyp oblatano w czerwcu 66 r. (na razie z silnikami Vipper MK-525 po 1 360 kG). PD-808 może być używany zarówno w lotnictwie cywilnym jako samolot pasażerski lub dyspozycyjny, jak w wojsku do transportu, zwiadu fotograficznego, treningu, przewozu rannych itp.

Jest to dwusilnikowy metalowy dolnopłat o popularnym układzie „małej Caravelli". Skrzydło proste, o niewielkim wzniosie (3°) i wydłużeniu 6,25, charakteryzuje się podwójnym załamaniem krawędzi natarcia. Konstrukcje trójdźwigarowe. Lotki wyposażone są w klapki odciążająco-wyważające. Szczelinowe klapy uruchamiane są hydraulicznie, podobnie jak spoilery.

Kadłub ma przekrój okrągły, co umożliwia zastosowanie kabiny ciśnieniowej. Może ona pomieścić (oprócz dwóch osób załogi) 5 do 8 pasażerów, zależnie od wersji, lub 5,24 m³ ładunku, względnie dwóch rannych na noszach, dwóch siedzących i sanitariuszy. W kabinie można też wmontować komory fotograficzne lub stanowiska do treningu w nawigacji.

Usterzenie klasyczne. Statecznik pionowy uzupełniony długą płetwą. Stery wysokości i kierunku wyposażone w klapki wyważające, ster wysokości ponadto w klapkę odciążającą.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim sterowanym, chowane w łocie hydraulicznie. Amortyzatory oleo-pneumatyczne, hamulce hydrauliczne.

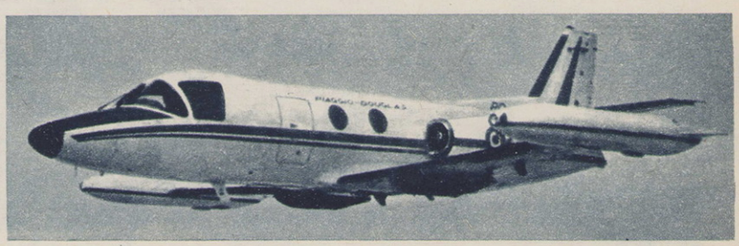
Silniki (w wersji seryjnej) Bristol-Siddeley Viper-526, 2×1 520 kG ciągu, umieszczone po bokach tylnej części kadłuba. Zbiorniki integralne w skrzydłach o pojemności 1 935 l. Dodatkowe zbiorniki, doczepiane na końcach skrzydeł, podnoszą ogólną ilość paliwa do 3 727 l. (JS)

DANE TECHNICZNE

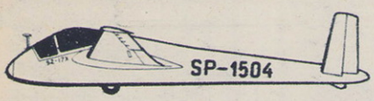
Wymiary: Rozpiętość — 11,43 m (ze zbiornikiem 13,20 m), długość — 12,85 m, wysokość — 4,80 m, powierzchnia nośna — 20,9 m², wymiary kabiny l×b×h=4,47×1,64×1,45 m.

Ciężary: Ciężar własny — 4 830 kG, ładunek płatny — 726 kG, ciężar całkowity — 8 165 kG, ciężar max. do lądowania — 7 257 kG.

Osiągi: Prędkość max. — (H=6 100 m, Q=7 176 kG) — 890 km/h, prędkość dopuszczalna — Ma — 0,85, prędkość przelotowa (H=11 000 m) — 839 km/h, prędkość ekonomiczna (H=11 000 m) — 644 km/h, prędkość przeciągnięcia (na klapach) Q=5 907 kG — 185 km/h, wznoszenie (H=0, Q=7 176) — 27 m/s. Pułap — 13 715 m, pułap z jednym silnikiem niepracującym — 7 925 m, rozbieg — 838 m, start na 15 m — 1 067 m, lądowanie znad 15 m — 933 m (Q=5 907 m), dobieg — 622 m, zasięg (max. paliwo) — 2 045 km.



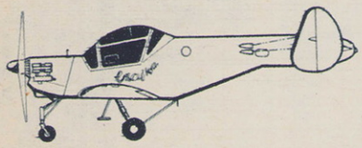
KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL



46. SZD-17 X „Jaskółka-L" (1956)

Wersja popularnego szybowca wyczynowego „Jaskółka" ze skrzydłem o profilu laminarnym i z usterzeniem motylkowym. Szybowiec posiadał bogate wyposażenie (radio, instalacja tlenowa) oraz duże zbiorniki na balast wodny. Kadłub odznaczał się płynnymi kształtami, z kabiną „wpisaną" w obrys przedniej części kadłuba. Klapy hamulce aerodynamiczne — metalowe. Usterzenie składane do transportu. Szybowiec przeznaczony był do wysokiego wyczynu i udziału w zawodach. Prototyp oblatano w marcu 1956 r. Zbudowano ogółem cztery szybowce tego typu.

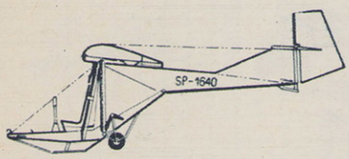
Rozpiętość — 16,0 m, długość — 6,8 m, wydłużenie 18,8, ciężar całkowity 425 kG (545 kG z balastem), doskonałość 30,5, opadanie minimalne 0,86 m/s (przy V — 93 km/h). Prędkość min. 65 km/h. Prędkość nurkowania — 250 km/h.

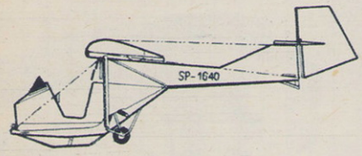


47. WS-3 „Czajka" (1956)

Samolot amatorski, skonstruowany i zbudowany przez Stanisława Sobkowa. Budowę zaczęto w Spółdzielni Rzemieślniczej w Kielcach, a zakończono w Warsztatach Aeroklubu Kieleckiego. Jednomiejscowy, jednosilnikowy, wolnonośny dolnopłat konstrukcji drewnianej, z zakrytą kabiną. Usterzenie kierunku podwójne. Podwozie stałe, trójkołowe z kołem przednim. Silnik płaski czterocylindrowy Praga D, 75 KM, śmigło stałe, drewniane. Prototyp oblatano w sierpniu 1956 r. Posiadał poprawne właściwości pilotażowe.

Rozpiętość — 8,2 m, długość — 6,4 m, ciężar całkowity — 470 kG. Prędkość maksymalna 195 km/h, wznoszenie 3,3 m/s, pułap 3 300 m, zasięg — 450 km.





48. SZD-18 „Czajka" (1956)

Szybowiec szkolny, skonstruowany przez T. Grudzieńskiego na konkurs rozpisany przez ZG LPŻ, na którym zajął pierwsze miejsce. Prototyp został zbudowany w SZD i oblatany w listopadzie 1956 r. Szybowiec odznaczał się szeregiem ciekawych rozwiązań i prostotą budowy. Jednomiejscowy górnopłat z odkrytą kabiną, konstrukcji drewnianej. Skrzydło prostokątne. Belka kadłuba mogła być osłonięta kabinką. „Czajka" nie była produkowana seryjnie, pomimo wysokiej jakości, gdyż wówczas zarzucano już metodę szkolenia na jednomiejscowych szybowcach.

Rozpiętość — 10,8 m długość — 6,3 m, wydłużenie — 7,4, ciężar całkowity — 225 kG, doskonałość 9,3, opadanie minimalne 1,6 m/s. Prędkość min. 40 km/h. Prędkość nurkowania 133 km/h.

UNIWERSALNY ŚMIGŁOWIEC KA-26

NOWY POMOCNIK W ROLNICTWIE, LEŚNICTWIE, BUDOWNICTWIE I TRANSPORCIE

KA-26 POSIADA WSZYSTKIE ZALETY WSPÓŁOSIOWYCH ŚMIGŁOWCÓW:

zwarta konstrukcja
wysoki współczynnik wydajności
doskonała zwrotność
proste i łatwe sterowanie

Maksymalny ciężar startowy	— 3250 kG
Maksymalne obciążenie handlowe	— 900 kG
Ciężar ładunku podwieszonego	— 900 kG
Maksymalna prędkość lotu poziomego	— 170 km/h
Zasięg lotu bez dodatkowych pojemników (ANZ na 30 min. lotu)	— 530 km
Ilość pasażerów	— 7 osób
Silniki (tłokowe)	— 2 × M14B — 26
Moc startowa	— 2 × 325 KM

Wszelkich informacji odnośnie śmigłowców KA-26 udziela:

PHZ „AVIAEKSPORT"
Moskwa, I — 200, ZSRR
Telegraf: Aviaeksport Moskwa
Telefon: 244-26-86
Telex: 257

ZBIERAMY ZNACZKI

DEMOKRATYCZNA REPUBLIKA WIETNAMU. W końcu 1968 roku w Demokratycznej Republice Wietnamu wydano znaczki poświęcone walce narodów Ameryki Łacińskiej i Kuby z imperializmem amerykańskim. Oto reprodukcja tej serii. (E)

DO i OD REDAKTORA

JESZCZE O ARTYKULE „POLACY NAD ATLANTYKIEM"

Szanowny Panie Redaktorze!

Zamieszkały w Sab Paulo (Brazylia) Kazimierz Kubala, towarzysz Idzikowskiego w próbach przebycia Atlantyku północnego ze wschodu na zachód w r. 1928 i 1929, nadesłał list, w którym m. in. czytamy:

„Chcę Panom bardzo podziękować za dokładny i fachowy opis obu lotów przez Atlantyk, jaki ukazał się w lutym br. w „Skrzydlatej Polsce". Dla Panów wiadomości donoszę, że powód nie udania się drugiego lotu w r. 1929 był inny niż podawany przez ówczesną prasę codzienną, a nawet fachową lotniczą („Od godz. 17.00 silnik zaczął tracić obroty. Dające się wyraźnie słyszeć trzaski można było przypisać jedynie wadliwemu działaniu iskrownika."). Powód ten rzeczywiście oficjalnie podano początkowo — powtórzył go J. Kędzierski — gdyż dziennikarze chcieli zaraz wiedzieć, co nas zmusiło do przerwania lotu. W rzeczywistości powód złej pracy silnika okazał się inny.

Po rozebraniu sprowadzonego z Azorów motoru do Warszawy — co nastąpiło kilka miesięcy później — okazało się, że zatarło się jedno z trzech kół zębatych, za pomocą których były redukowane obroty śmigła. Zrobiono to w fabryce we Francji, w tym celu, by zwiększyć siłę pociągową śmigła, którego długość powiększono. Gdy silnik dawał 2 200 obrotów, śmigło miało 1 200 obrotów na minutę.

Profesor Politechniki Lwowskiej, Eberman, stwierdził, że rolki kulkowe zostały zmiażdżone na piasek, a koło zębate rozgrzewało się do czerwoności — co było widoczne z pozostałego na nim nalotu (nagaru). Jedno i drugie hamowało obroty silnika, przez co przeciążony materiałami pędnymi samolot nie mógł już się utrzymać w powietrzu przy obrotach zredukowanych (normalnych) silnika. Tylko na pełnym gazie mógł Idzikowski dociągnąć maszynę do najbliżej położonej wyspy na Atlantyku. Napotkane okręty — słysząc nierówną pracę silnika — radziły nam wodować na morzu. Nie chcieliśmy jednak zniszczyć samolotu, mając do ostatka nadzieję ocalenia go od rozbicia przez lądowanie na wyspie Graciosa."

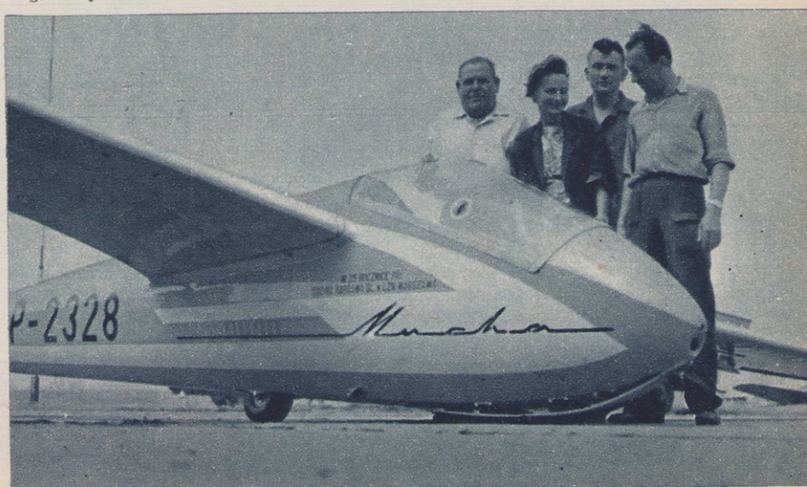
Z poważaniem
Janusz Kędzierski

500 NAPRAW GŁÓWNYCH W LZN WARSZAWA

W przeddzień 25-lecia PRL, w Lotniczych Zakładach Naprawczych Aeroklubu PRL w Warszawie zakończono 500 naprawę główną szybowca. Dokładnie w dniu 7 lipca br. przekazano Aeroklubowi Jeleniogórskiemu szybowiec „Mucha Standard" SP-2328 po jubileuszowej naprawie głównej z okolicznościowym napisem: „W 25 rocznicę PRL, 500 naprawa główna w LZN Warszawa".

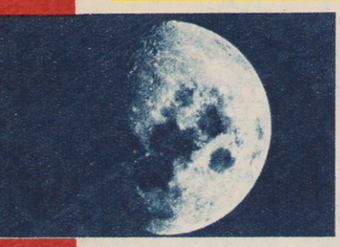
W tym samym dniu oblatano kolejne szybowce po 501 i 502 naprawie głównej, wykonanej w Lotniczych Zakładach Naprawczych Aeroklubu PRL w Warszawie.

Pracownicy Lotniczych Zakładów Naprawczych Aeroklubu PRL w Warszawie, reprezentujący bezpośrednich wykonawców z podstawowych działów produkcyjnych zakładu, przy szybowcu „Mucha Standard" po jubileuszowej naprawie głównej.
Foto: B. Koszewski

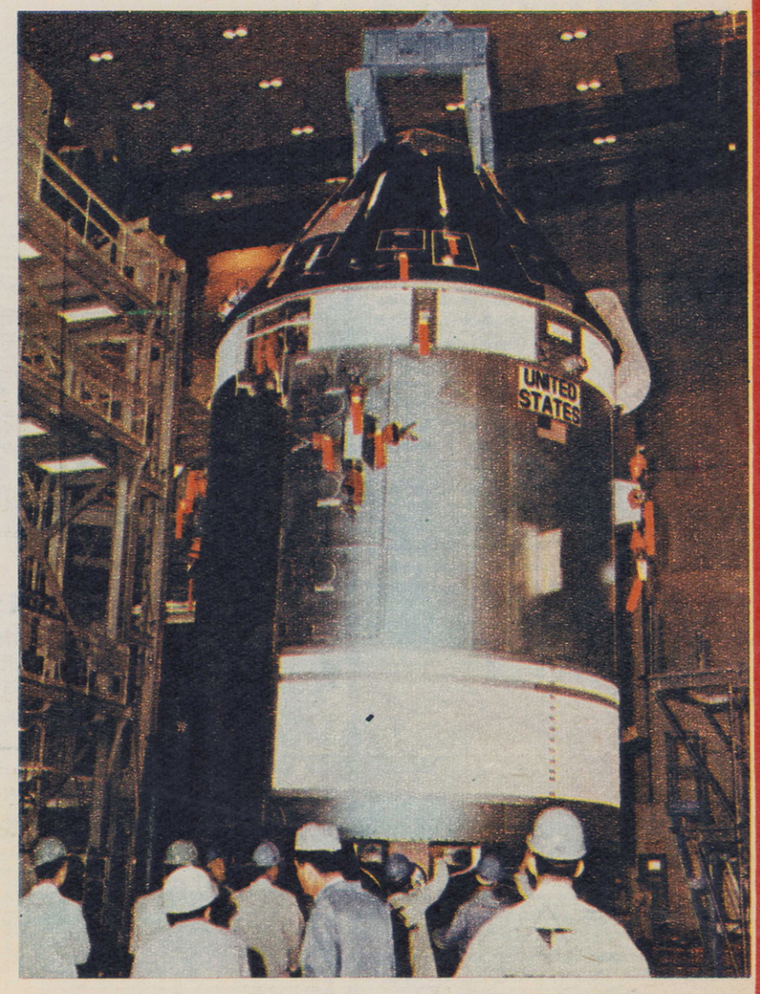


SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETĄ NA KSIĘŻYC

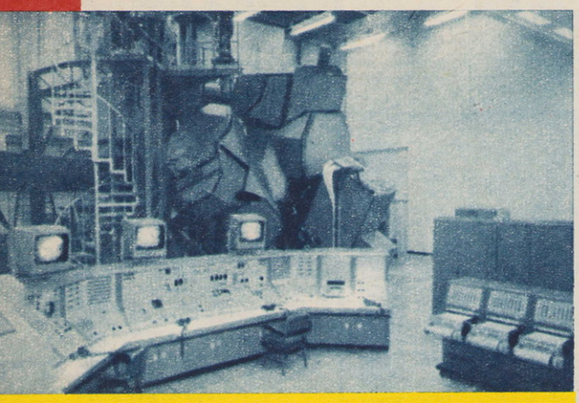


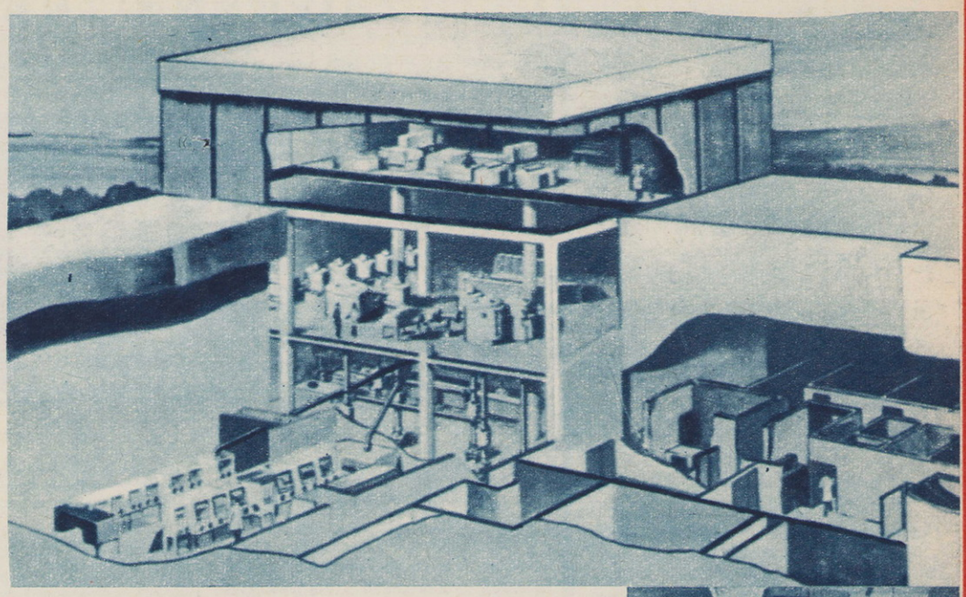
Załoga „Apollo-11", tym razem w zwykłych „cywilnych" ubraniach. Od lewej Armstrong, Aldrin i Collins. Cała trójka to rocznik 1930. Mają ukończone wyższe studia techniczne. Armstrong jest cywilem, pozostali zawodowymi lotnikami wojskowymi. Armstrong był dowódcą wyprawy, Aldrin pilotem statku księżycowego, a Collins pilotem statku „Apollo-11". Załoga ta spędziła około 400 godzin w ciągu dwumiesięcznego, bardzo intensywnego treningu na symulatorach statku kosmicznego i księżycowego.



Wszystko widoczne, jak na dłoni. Oto zespół statku „Apollo". U góry – podzespół załogowy, a niżej – podzespół silnikowy i wszelkiego wyposażenia. O wielkości całego pojazdu informować mogą sylwety pracowników.

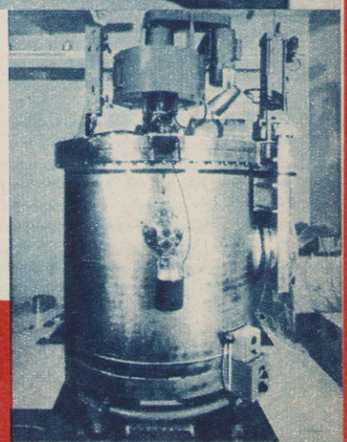
Niżej: Tak zostały zaplanowane: lądowanie na Księżycu i start ze Srebrnego Globu, 1 — „Apollo-11" na kołowej orbicie Księżyca na wysokości około 119 km; 2 — Dwaj astronauci Armstrong i Aldrin przechodzą z „Apolla" do statku księżycowego; 3 — statek księżycowy oddziela się od „Apolla"; 4 — Rozpoczyna się wyhamowanie prędkości do miękkiego lądowania, 5 — Po zakończonym planowanym pobycie na Księżycu, statek księżycowy oddziela się od podzespołu służącego do lądowania i wchodzi na wysokość orbitalną, stając się satelitą Księżyca; 6 — Statek macierzysty przygotowuje się do połączenia ze statkiem księżycowym; 7 — Statki łączą się, a astronauci wracają do „Apolla", 8 — Statek księżycowy zostaje odrzucony i „Apollo" rozpoczyna powrót na Ziemię. Wyżej: Zdjęcie Księżyca, dokonane ze statku „Apollo-10".





Wielogodzinny trening załogi „Apollo-11" odbywał się w specjalnie w tym celu sporządzonych symulatorach. Są to urządzenia dość skomplikowane w konstrukcji, umożliwiały jednak odtworzenie, badanie i kontrolę planowanej wyprawy. U góry – Symulator statku „Apollo", u dołu – symulator statku księżycowego.

Jeden z naszych wybitnych uczonych powiedział, że wyprawa „Apollo-11" jest osiągnięciem techniki i organizacji. Ilustracją tej opinii może być tak zwane księżycowe „laboratorium odzyskowe" w wolnym tłumaczeniu (Lunar Recovering Laboratory), w którym załoga spędzić musi około 30 dni w zupełnej izolacji od świata zewnętrznego. Laboratorium zbudowane w Houston tworzy system pomieszczeń, w których astronauci będą poddawani wielorakim badaniom. Tu również przechowywane będą próbki gruntu księżycowego. Na zdjęciach: zespół LRL i zasobnik do przechowywania gruntu pobranego z Księżyca.



Zdjęcia: Epoca, Air-Cosmos, NASA, Weltraumfahrt

LOT
NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

Nr 91 ● SIERPIEŃ 1969

ROZWIĄZANIE KONKURSU

NASZ konkurs z obcojęzycznymi nazwami PLL LOT spotkał się z bardzo żywym przyjęciem Czytelników. Pan listonosz przynosił codziennie całe paczki kartek ze wszystkich zakątków Polski. I co ważniejsze — większość z poprawnymi rozwiązaniami. Byli — jak zwykle w takich wypadkach — i rekordziści, którzy nadesłali po kilkanaście rozwiązań. Było też kilka zabawnych nieporozumień, gdyż próbowano nam wmówić istnienie języka austriackiego i jugosłowiańskiego. Ale to były, oczywiście, wyjątki.

W wyniku komisyjnego losowania szczęście uśmiechnęło się do JANINY WIERZBANOWSKIEJ z Wrocławia, która otrzymała bezpłatny przelot samolotami PLL LOT na wybranej przez siebie trasie krajowej.

Prawidłowe rozwiązanie konkursu przedstawia się następująco:

1. Polnische Fluglinien „Lot" — niemiecki
2. Polish Airlines „Lot" — angielski
3. Poolse Luchtvaart Maatschappij „Lot" — holenderski
4. Poljske Vazduhoplovne Linije „Lot" — serbo-chorwacki
5. Lignes Aeriennes Polonaises „Lot" — francuski
6. Linee Aeree Polacche „Lot" — włoski
7. Puolan Lentoyhtiö „Lot" — fiński
8. Polskije Wozdusznyje Linii „Lot" — rosyjski
9. Liniile Aeriene Polone „Lot" — rumuński
10. Polske Aerolinie „Lot" — czeski
11. „Lot" det Polske Flyveselskab — duński
12. Polonike Aeroporike Gramme „Lot" — grecki
13. Polska Flygbolaget „Lot" — szwedzki
14. Al Khoutout al Jawyeh al Polonyah „Lot" — arabski

INTERESUJĄCA WYSTAWA

TO bardzo interesująca historia. Student Uniwersytetu Jagiellońskiego Jerzy Jemioło, od lat pasjonujący się problematyką lotniczą, a PLL LOT w szczególności postanowił zorganizować... wystawę! Otwarta została w Zakładowym Domu Kultury „Metalowiec" w Mielcu i poświęcona była działalności naszego przedsiębiorstwa w okresie 40-lecia.

Dzięki pomocy, jakiej tej cennej inicjatywie udzieliła kierowniczka Oddziału PLL LOT w Rzeszowie E. Orłowska, na wystawie zgromadzono wiele bardzo interesujących pozycji poczynając od map, zdjęć, notatek prasowych i materiałów reklamowych, na modelach samolotów kończąc. Wystawa spotkała się z dużym zainteresowaniem społeczeństwa Mielca i gromadziła zarówno młodych, jak i starsze pokolenie. Jak się dowiadujemy, wystawę z Mielca jej inicjator pragnie przenieść do Krakowa, gdzie ma już upatrzone, dobre miejsce. Życzymy powodzenia i podobnego sukcesu jak w Mielcu!

POPULARNA w kraju i za granicą Grupa Skifflowa „No To Co" przebywała ostatnio na koncertach w ZSRR. Oto tekst listu, jaki otrzymaliśmy od sympatycznych i młodych ludzi:

„Serdecznie dziękujemy! Dzięki Waszym LOT-om szybko i sprawnie docieramy do miejsc naszych koncertów w Polsce i poza jej granicami. Ten lot do Moskwy będziemy pamiętać i wspominać szczególnie serdecznie. Wspaniała obsługa!

Grupa „No To Co"
i Piotr Janczerski

PS: Sto lat dla naszych przyjaciół w LOT-cie!

Obok tego miłego listu otrzymaliśmy ostatnio kilka serdecznych podziękowań od różnych instytucji. W pierwszej kolejności pragniemy tu wymienić uroczyste pismo Polskiego Komitetu Olimpijskiego, w którym czytamy m. in.:

„Wasza pomoc przyczyniła się do należytej organizacji oraz sprawnego przebiegu 68 Sesji Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego i jubileuszowej sesji PKOL."

Aeroklub Warszawski dziękuje zaś naszej redakcji za zainteresowanie się IV Warszawskimi Zawodami Szybowcowymi i ufundowanie nagród rzeczowych i upominków dla wszystkich pilotów.

WIANKI

Warszawskie wianki pobiły w tym roku rekordy popularności. Całe miasto wyległo na nadwiślańskie bulwary, by uczestniczyć w spontanicznych zabawach. Na jednej z głównych estrad był także specjalny konkurs LOTu. Prowadziła go M. Gorzewska-Cegiełłowa, korzystając z pomocy stewardessy Teresy Skrzypczak. Obie panie były bardzo zadowolone z odpowiedzi, nasi młodzi sympatycy z nagród, a my z tych dwóch powodów jednocześnie...

WITALIŚMY NA OKĘCIU

Walentyna Nikołajewa-Tierieszkowa, pierwsza dama kosmosu, ponownie gościła w naszym kraju. Od roku jest przewodniczącą Komitetu Kobiet Radzieckich i na czele specjalnej delegacji przybyła na uroczystości XXV-lecia PRL. Jedyna na świecie kosmonautka jest inżynierem lotnictwa i nadal – obok pracy społecznej – interesuje się problemami kosmosu.

Samolot z Rzymu przywiózł Carlo Pontiego, znanego producenta i filmowca włoskiego. Po krótkim pobycie na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego nasz sympatyczny klient udał się do Moskwy na Festiwal Filmowy, by towarzyszyć swej pięknej żonie Sofii Loren.

Z Brukseli przybyło natomiast do Warszawy małżeństwo p. G. M. Bailly. Celem ich pobytu było przygotowanie obszernego materiału dla telewizji belgijskiej. Nasi goście dużą część zdjęć wykonali na terenie Międzynarodowego Dworca Lotniczego, a potem udali się w podróż po kraju.

Biuro miejskie PLL LOT w Rzeszowie.

W PIĘKNYM MIEŚCIE RZESZOWIE

W centralnym punkcie stolicy województwa rzeszowskiego biuro miejskie PLL LOT prezentuje się naprawdę okazale. Po zakończonym w grudniu 1968 r. remoncie jego powierzchnia zwiększyła się prawie dwukrotnie i wynosi obecnie 120 m². Wnętrze przemyślnie zaprojektowane przez arch. G. Pająka podoba się wszystkim — i przyjezdnym i stałym mieszkańcom Rzeszowa.

Zwiększony wakacyjny ruch. Panie Beata Korolewska i Barbara Kania (dziesięciolatka PLL LOT) mówią, że bezpośrednie połączenie z Gdańskiem jest znakomite, szkoda jednak wielka, że tylko raz dziennie. Także na ranny samolot do Warszawy jest z reguły więcej chętnych niż miejsc w niezbyt przecież dużym Il-14. Dużo mamy także rezerwacji zagranicznych — podróże służbowe, odwiedziny krewnych w USA i turystyka.

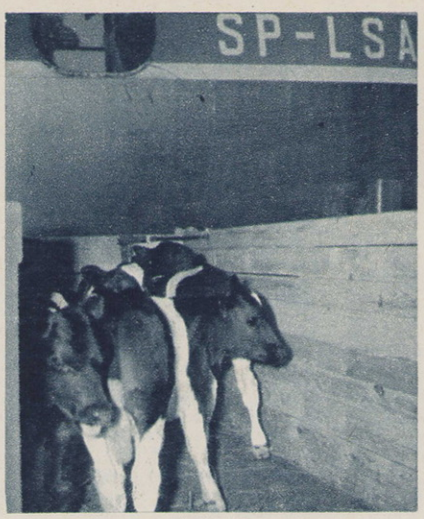
O ciekawej imprezie informuje nas kierowniczka oddziału Elżbieta Orłowska: „W lipcu odbywał się w naszym mieście Światowy Festiwal Zespołów Polonijnych, na który przybyły zespoły z 8 krajów, gromadząc około 400 uczestników. Większość zespołów przyleciała do Rzeszowa samolotami PLL LOT i była serdecznie witana na lotnisku przez miejscowych artystów ludowych. W otwarciu tej pięknej i ważnej imprezy wzięli m. in. udział: członek Biura Politycznego KC, I sekretarz KW PZPR w Rzeszowie Wł. Kruczek oraz prezes Towarzystwa Łączności z Polonią Zagraniczną, zastępca przewodniczącego Rady Państwa, prof. dr M. Klimaszewski."

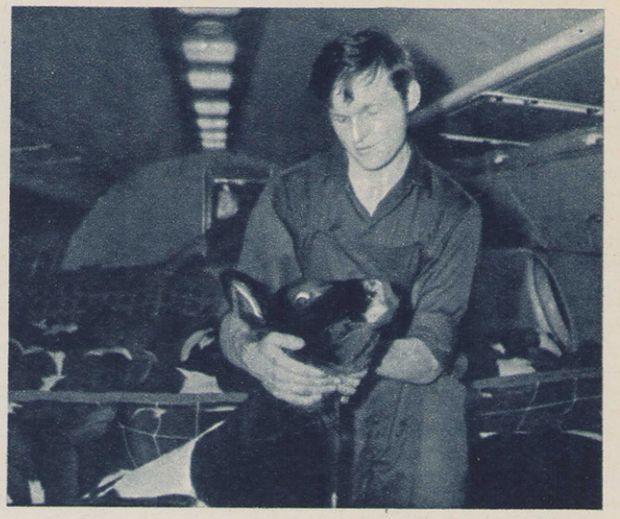
Z żalem opuszczamy gościnną Rzeszowszczyznę. W porcie oglądamy jeszcze okazały gmach Centrum Szkolenia Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, by za godzinę lądować w Warszawie.

Jeden z budynków portowych na lotnisku LOT w Rzeszowie. Niżej:

Fragment wnętrza lokalu biura miejskiego LOT w Rzeszowie.

Przylot zespołu „Krakowiak" z Bostonu.





Samolotami PLL LOT przewoziliśmy już różne rzeczy. Części do komputerów i do FIATA, truskawki i ślimaki, narybek i małpy. Ostatnio na pokładzie dużego Ił-18 spotkaliśmy się oko w oko z małymi cielaczkami. Zapewniamy wszystkich czytelników, że mali podróżnicy zachowywali się wyjątkowo dzielnie i do celu dotarli w znakomitej formie.

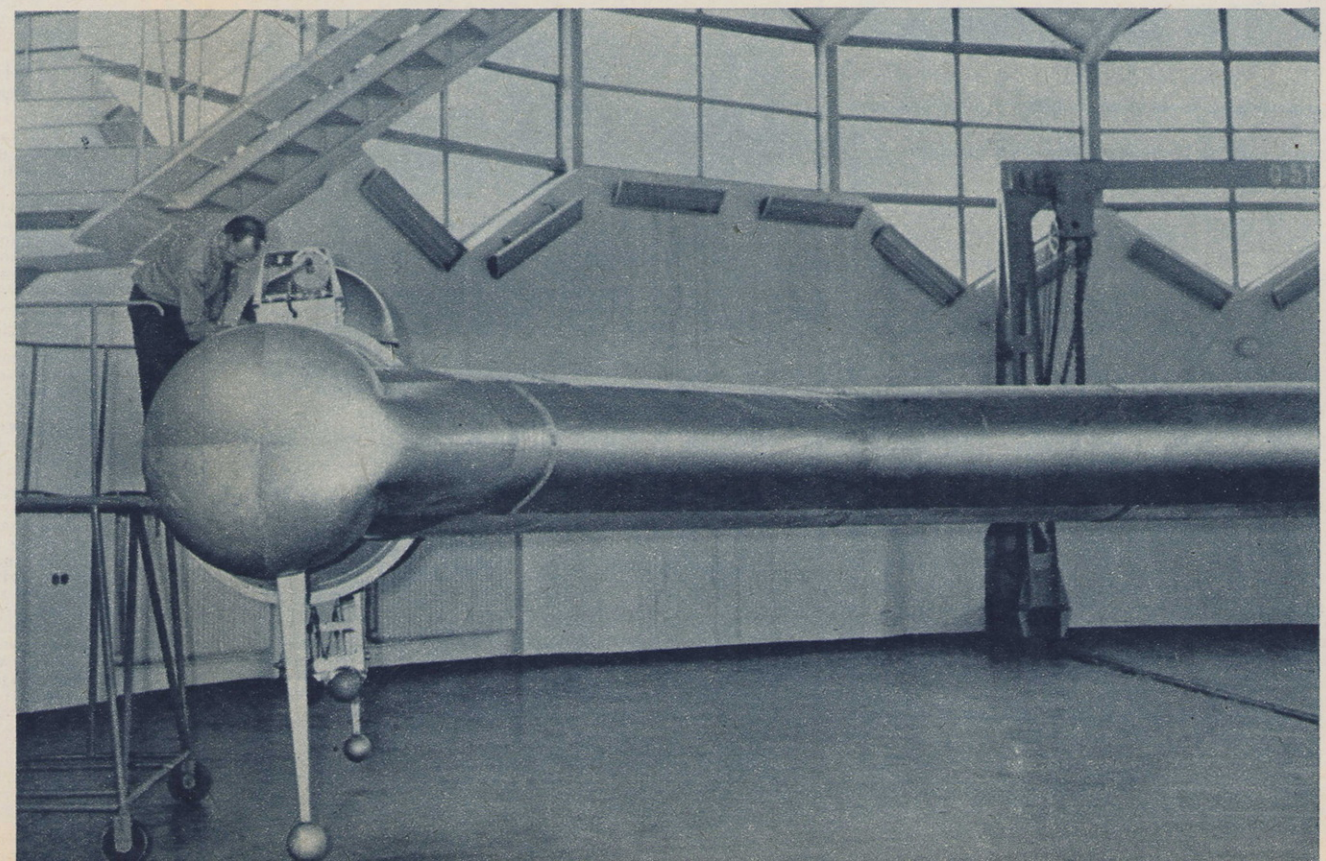
FOLLOW ME

Bywalcy portów lotniczych często obserwują ten widok, gdy potężny samolot majestatycznie, ale i jakoś dziwnie ciężko sunie za zwinnym samochodem z widocznym z daleka napisem „Follow me". Ten angielski, powszechnie stosowany termin, to jakby zaproszenie: proszę za mną. I rzeczywiście — za takim pojazdem najpotężniejsze odrzutowce podążają jak za panią matką: i na start i na miejsce postoju.

A czy „Polski Fiat" nie wygląda pięknie jako przewodnik smukłego odrzutowca TU-134 na tle nowoczesnego portu?

LOTNICZA WIRÓWKA

Ludzie zasiadający za sterami przechodzić muszą okresowe badania lekarskie. Nie są to jednak typowe spotkania z panem doktorem, który prosi o pokazanie języka i przeczytanie kilku liter na małej tablicy... Tutaj piloci spotykają się oko w oko z potężnymi i skomplikowanymi urządzeniami, które pod nadzorem lekarzy i inżynierów są w stanie wykazać każde odchylenia od normy. Badania te, przez które przechodzą także piloci i stewardessy LOTu, prowadzi Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej w Warszawie. W jego laboratoriach piloci mogą bezpiecznie „wznosić się" na wysokości 10 tys. m, gdzie panuje temperatura ok. —40 stopni C. Instytut, należąc do najbardziej nowoczesnych tego rodzaju zakładów w Europie, scala pracę wszystkich pionów medycyny lotniczej: eksperymentalną, orzecznictwo i kliniczną. Instytut, który w 1965 r. obchodził swoje dziesięciolecie, ma wiele cennych sukcesów naukowych. Wielu pracowników uzyskało stopnie naukowe, powstało sporo fachowych i bardzo potrzebnych publikacji.



Na naszych zdjęciach stewardessa Urszula Krakowska i kapitan Bomianowski w czasie badań w WIML.

JUBILEUSZ IATA

28 SIERPNIA mija 50 lat od powstania IATA (International Air Transport Association czyli Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego), organizacji założonej w roku 1919 przez 6 towarzystw lotniczych reprezentujących Wielką Brytanię, Holandię, Niemcy, Danię, Norwegię i Szwecję. W związku z tym jubileuszem biuro prasowe IATA opracowało kilkanaście popularnych pytań i odpowiedzi, obrazujących w sposób skrótowy początki lotnictwa cywilnego oraz cele i zadania organizacji. Cytujemy najbardziej charakterystyczne:

Czy pierwsze loty międzynarodowe rozpoczęły się w roku 1919?

Przyjmuje się, że rok 1919 rozpoczął erę regularnych lotów międzynarodowych.

Jak wyglądały loty w roku 1919?

Bardzo mizernie... Regularność lotów była na ogół zadowalająca, natomiast punktualność pozostawiała wiele do życzenia. Znany jest przypadek jednego z pilotów, który z powodu złej pogody i słabej widoczności musiał lądować przymusowo 33 razy i potrzebował aż 2 dni dla ukończenia 300-kilometrowej podróży.

W niektórych samolotach pasażerowie siedzieli w otwartych kabinach, ubrani przez przewoźnika w skórzane płaszcze, zaopatrzeni w hełmy lotnicze, rękawice i okulary ochronne. W czasie chłodów dostarczano pasażerom butelki z gorącą wodą.

Jak wyglądała nawigacja w roku 1919?

Bardzo prymitywnie. Loty odbywały się na zasadzie nawigacji wizualnej. Z reguły samoloty latały zgodnie z liniami wytyczonymi przez tory kolejowe, a niektóre stacje miały na dachach wyraźnie wypisane nazwy miejscowości, dla ułatwienia załogom orientacji w terenie. W wielu miejscach były na trasie układane tablice informacyjne podające stan pogody, uprzedzające o deszczach i silnych wiatrach. Samoloty nie miały radia, a całe wyposażenie kabiny pilota składało się z kompasu, prędkościomierza i zbiornika na paliwo.

Ilu pasażerów przewieziono na liniach międzynarodowych w roku 1919?

Około 3500. Dla porównania: w roku bieżącym planuje się przewóz 300 milionów pasażerów.

Co to jest IATA?

Jest to międzynarodowa organizacja towarzystw lotniczych prowadzących regularną działalność przewozową. Zrzesza aktualnie 105 towarzystw, reprezentujących flagi 83 państw. IATA jest organizacją dobrowolną, o charakterze demokratycznym.

Jakie są cele IATA?

Popieranie i rozwijanie bezpiecznego, regularnego i ekonomicznego transportu lotniczego dla dobra wszystkich narodów.

Co IATA robi?

Organizuje współpracę między zrzeszonymi towarzystwami lotniczymi. Działa jako rzecznik całości zagadnień związanych z transportem lotniczym w stosunkach z rządami i instytucjami rządowymi.

Kto określa podstawowe formy działalności IATA?

Doroczne Walne Zgromadzenie, w którym wszyscy członkowie (reprezentowani przez dyrektorów naczelnych) mają równe prawo głosu. Kierunki rocznej polityki przewozowej są wytyczane przez Komitet Wykonawczy, natomiast działalność organizacyjna jest prowadzona przez komitety: Prawny, Finansowy, Techniczny, Przewozowy i Medyczny. Negocjacje w sprawie taryf, opłat i rozkładów lotów są prowadzone na 3 Obszarowych Konferencjach Przewozowych, powoływanych dla opracowania wniosków, przedstawionych następnie do zatwierdzenia przez poszczególne rządy. Wszystkie decyzje konferencji przewozowych muszą zapadać jednogłośnie.

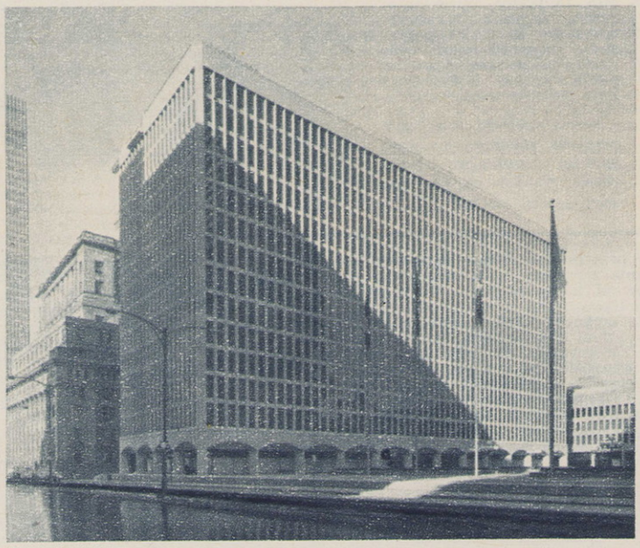
Kto może być członkiem IATA?

Towarzystwo lotnicze posiadające licencję na prowadzenie regularnej działalności przewozowej za zgodą swego rządu należącego do ICAO (Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego przy ONZ). Przewoźnicy obsługujący linie międzynarodowe są członkami czynnymi, natomiast przewoźnicy reprezentujący tylko przewozy krajowe — członkami stowarzyszonymi.

Gdzie mieści się siedziba IATA?

Są dwie siedziby IATA. Pierwsza (Dyrekcja Generalna) mieści się w Montrealu, druga (administracja i urzędy konferencji przewozowych) w Genewie. Regionalne biura techniczne znajdują się w Genewie, Bangkoku, Nairobi i Rio de Janeiro.

OBOWIĄZKI dyrektora generalnego IATA pełni od roku 1966 p. Knut Hammarskjoeld. Urodzony w Genewie 16 stycznia 1922 roku, jest Szwedem, bratankiem Daga, b. sekretarza generalnego ONZ. Po ukończeniu studiów w Sztokholmie i po służbie w armii szwedzkiej w czasie II wojny światowej, p. Hammarskjoeld rozpoczął karierę dyplomatyczną w roku 1946. W latach 1952—54 był m. in. sekretarzem ambasady szwedzkiej w Moskwie. W roku 1955 powrócił do Szwecji, gdzie piastował kolejno stanowiska sekretarza w Min. Spraw Zagr. d/s lotnictwa cywilnego i dyrektora w Szwedzkim Zarządzie Lotnictwa. Do IATA przyszedł w roku 1965, w celu przygotowania się do obowiązków dyrektora generalnego, po ustępującym po 20 latach pracy Sir Williamie Hildredzie.



ROZMOWY NA LOTNISKU

Z kapitanem Januszem Flikowskim lecieliśmy razem do Rzeszowa. Pogodny, młody człowiek opowiada o sobie:

— W Locie mam stosunkowo krótki staż pracy, gdyż podjąłem ją w 1967 r. Przedtem jednak pracowałem 15 lat w lotnictwie wojskowym, m. in. jako instruktor w szkole lotniczej.

Po samolotach odrzutowych przyszła więc kolej na pasażerskie loty na Ił-14. Przyznam się, że bardzo polubiłem te maszyny, gdyż ich prowadzenie daje człowiekowi naprawdę wiele satysfakcji, zwłaszcza w trudniejszych warunkach atmosferycznych. Brak radaru pilot musi niejako zastąpić własnymi umiejętnościami.

— A jak ocenia Pan ruch wakacyjny?

— Pasażerów wyjątkowo wielu i to na wszystkich kierunkach. Oczywiście rekordy biją loty nad morze, ale i inne kierunki cieszą się dużą popularnością. Otwarta ostatnio linia do Bydgoszczy też ma komplety.

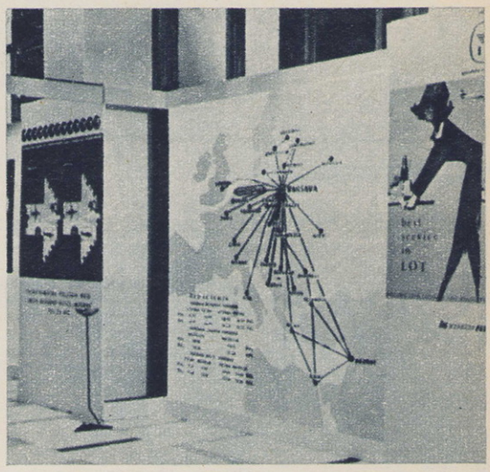
— A może coś o zamierzeniach osobistych?

— Pragnąłbym bardzo wrócić na uniwersytet i dokończyć studia na Wydziale Prawa. Zdaję sobie doskonale sprawę, że nie jest to przy moich obowiązkach sprawa łatwa, ale piloci to przecież ludzie uparci.

— Szczerze życzymy zrealizowania tych ambitnych planów i pytamy na zakończenie o plany urlopowe.

— Najlepiej wypoczywam zwykle nad wodą. Pływanie zaś zawsze było moim ulubionym sportem, dającym relaks i aktywny odpoczynek. Jak mi się wszystko ułoży, to wybiorę się nad nasze morze.

NASZE PLAKATY W CENIE



W bratnej Czechosłowacji „Energoprojekt" zorganizował Międzynarodową Wystawę Plakatów biur podróży i towarzystw lotniczych. Wśród 17 linii lotniczych, które wzięły udział w wystawie w Pradze, plakaty polskie spotkały się z powszechnym uznaniem. Jak napisał w liście do naszego reprezentanta jeden z organizatorów wystawy arch. Policky, „Wasze plakaty, według słów wielu zwiedzających, należą do najlepszych na świecie". Do tych miłych wyrazów uznania dodajmy jeszcze informację, że wystawę odwiedziło w ciągu 20 dni ponad 10 tysięcy miłośników pięknej sztuki plakatu!

Nasze plakaty były też głównym elementem ekspozycji PLL LOT na Międzynarodowej Wystawie Turystyki „Turizam danas", otwartej ostatnio w Belgradzie.

KRWIODAWCY

Z okazji 50-lecia PCK odbyło się ostatnio w PLL LOT uroczyste spotkanie krwiodawców z przedstawicielami Zarządu Głównego i Stołecznego PCK. W czasie tego spotkania red. H. Małgorzewski udekorował Honorową Odznaką PCK 7 osób spośród załogi naszego przedsiębiorstwa. Zaszczytne to wyróżnienie przyznane zostało przez ZG PCK także Radzie Zakładowej PL LOT.

Na naszym zdjęciu grupa honorowych krwiodawców, którzy oddali swą krew chorym kolegom.

Zdjęcia w numerze: M. Kobrzyński, A. Wiernicki, LOT — Archiwum

SKRZYDLATA POLSKA

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wew. 44. Redaktor odpowiedzialny: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 31 (943) z dnia 3 sierpnia 1969 r. „Skrzydlatej Polski".